

"Journal21" - Journalistischer Mehrwert

Nicht im Mainstream schwimmen

<http://journal21.ch/>

Dienstredaktion

Samstag, 29. September: Reinhard Meier

Sonntag, 30. September: Reinhard Meier

Montag, 1. Oktober: Heiner Hug

Dienstag, 2. Oktober: Heiner Hug

Mittwoch, 3. Oktober: Heiner Hug

Wir werden überflutet mit News und Kurznachrichten. Doch um die News zu verstehen, braucht es vertiefte Analysen, Kommentare und Hintergrundberichte. Da möchte www.journal21.ch einen Beitrag leisten. Ganz bewusst betreiben wir keinen reisserischen Journalismus. Wir richten uns an Leserinnen und Leser, die bereit sind, anspruchsvolle Texte zu konsumieren. Wir möchten fundierte Hintergrundberichte, Analysen und Kommentare bieten. Wir wollen nicht im Mainstream schwimmen.

Wir sind etwa 80 erfahrene Journalistinnen und Journalisten, die in grossen schweizerischen und deutschen Medienhäusern gearbeitet haben – oder noch arbeiten. Viele von uns sind oder waren Chefredaktoren, Redaktionsleiter, Ressortleiter, Korrespondenten oder Professoren. Unser Wissen, das wir uns in teils jahrzehntelanger Arbeit angeeignet haben, möchten wir einem interessierten Publikum zur Verfügung stellen. Alle von uns arbeiten aus Lust und Freude - und in dem Bewusstsein, dass der fundierte Journalismus weiter lebt - sofern man ihn pflegt. (Heiner Hug)

Bahnausbau

29. September 2012



Nicht die Geschwindigkeit allein . . .

Der Bund gibt Tunnelprojekten ohne Mehrfachnutzen die Priorität

Von Hans Bosshard

Bahnlinien nur für höhere Geschwindigkeiten zu bauen wäre in der Schweiz nicht wirtschaftlich. Solche Investitionen müssen gleichzeitig die Kapazität erweitern. Doch das Umgekehrte gilt auch.

Der Bundesrat hat die Vernehmlassung für einen zweiten Nord–Süd-Korridor mit 4 m Eckhöhe durch die Schweiz eröffnet und eine weitere Tranche im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) freigegeben. In beiden Fällen ist das Verhältnis zwischen Aufwand und Nutzen nicht angemessen. Der schon durch die Mehrkosten der Neat strapazierte Finöv-Fonds für Eisenbahn-Grossprojekte wird zusätzlich belastet.

Zwei weitere Tunnel

Die mit Abstand grössten Kredite erfordern der Eppenbergtunnel (734 Millionen Franken) zwischen Olten und Aarau und ein neuer Bözbergtunnel (361 Millionen) durch den Jura auf der Strecke Basel–Brugg. Das eine Bauwerk bringt mehr Kapazität, das andere erlaubt den Transport hoher Wechselbehälter im Gotthard-Transit. Spürbare Reisezeitverkürzungen sind mit beiden nicht verbunden. Zwischen Olten und Aarau würde eine Strecke aus den fünfziger Jahren des vorletzten Jahrhunderts vierspurig.

2010 hat eine überregionale Gruppe unabhängiger Fachleute als Fortsetzung der Bahn-2000-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist eine 55 km lange direkte Linie Roggwil–Altstetten vorgeschlagen. Sie soll dem schnellen Reiseverkehr von Bern und Biel nach Zürich dienen und die Stammlinie für Güter- und S-Bahn-Züge entlasten. Über eine 15 km lange Verbindung vom Südportal des Hauenstein-Basis- und des parallel dazu geführten Wisenberg隧NELS würde Basel angeschlossen. Die um 11,5 km kürzere Neubaustrecke kostet deutlich weniger als der mühsame Ausbau unter Betrieb der alten Strecke über Olten–Aarau auf vier bis sechs Spuren.

Supertanker, zu welcher Gattung die SBB gehören, lassen sich sehr schwer umsteuern. Entsprechend war der seit langem geplante Bau des Eppenbergtunnels nicht aufzuhalten, obwohl es diesen teuren Durchstich nicht auch noch braucht, wenn alle TGV, ICE, EC- und IC-Züge direkt nach Zürich geleitet werden. Bei 4 m Eckhöhe wird jedoch der neue Bözbergtunnel mit der Umwandlung des alten Durchstichs in einen Sicherheitsstollen überflüssig.

Entflechtung

Vor 100 Jahren waren die Transitgüterzüge von Basel via Frick–Bözberg–Wohlen–Rotkreuz–Arth-Goldau zum Gotthard gerollt, mit einer Spitzkehre in Brugg. Die Richtungsänderung entfiel, als 1926 in Olten die Verbindungslinie vom 1916 eingeweihten Hauenstein-Basistunnel zur Strecke Olten–Aarau eröffnet wurde. Gut vier Jahrzehnte lang wählte dann der Transit, worunter auch bis zu vier schwere Nachtschnellzüge pro Richtung, die Route über Liestal–Umfahrung Olten–Aarau–Lenzburg–Rotkreuz nach Süden.

1969 brachte Otto Wichser, der genial weitsichtige Chef des Bau- und Betriebsdepartements und schliesslich Präsident der SBB, die Gotthard-Güterzüge auf die Bözberglinie zurück. Mit einem Viadukt in Richtung Birrfeld zur Umfahrung von Brugg und ab 1975 mit der Heitersberglinie gelang es, den Städteverkehr Basel–Zürich und den Gütertransit zu entflechten. Während die meisten Schnellzüge auf die etwas längere, aber um einige Minuten raschere Hauenstein-Route verlagert wurden, verlor am Bözberg der Güterverkehr keine Zeit mehr in Überholungsgleisen.

Hauenstein–Eppenbergtunnel statt Bözberg

Von Basel via Hauenstein-Basis–Olten–Umfahrung Bern–Thun–Lötschberg-Basistunnel oder Kandersteg–Brig–Simplon existiert ein Nord–Süd-Korridor für 4 m Eckhöhe durch die Schweiz bereits. Bis zum Hauenstein-Südportal könnten Grossprofil-Güterzüge zum Gotthard diese Strecke ebenso benützen. Mit der Eppenberglinie steht über Aarau bis Rapperswil eine Vierspur zur Verfügung und von Lenzburg bis zum Verzweigungsdreieck Gexi eine Dreispur. In Henschiken trifft man sich mit den Gleisen vom Bözberg.

Die Strecke Basel–Olten ist mit schwierig zu bewältigendem Mischverkehr vom TGV über Intercity-, Interregio- und S-Bahn- bis zu 3200-Tonnen-Transitgüterzügen belastet. Schon 1987 haben deshalb die Stimmberechtigten mit der Bahn 2000 die Neubaulinie Muttenz–Olten bewilligt. Nur gebaut worden ist sie nicht.

400 Millionen für 20 cm?

Ein neuer Bözbergtunnel bringt keine Kapazitätserhöhung, erlaubt keine Reisezeitverkürzung und reduziert weder die Steigungen noch die Kulmination der Linie. Die 4 m Eckhöhe würden zwar zulässig. Für 20 cm gibt man aber vernünftigerweise nicht gegen 400 Millionen Franken aus. Die Sanierung des Bözbergtunnels liegt erst vergleichsweise kurze Zeit zurück.

Vor einigen Jahren hat ein älterer Ingenieur die Möglichkeit eines tiefer liegenden Bözberg-Bahntunnels und von Streckenkorrekturen im Frick- und im Rheintal für schnellere Verbindungen untersucht und interessante Ergebnisse präsentiert. Die Idee scheitert daran, dass eine Beschleunigung nur in Richtung Zürich wirksam würde.

Zentral und direkt

Ein Wisenberggtunnel von Lausen nach Olten zur Entlastung des Hauensteins würde 16 km lang, bedeutend mehr als die 2,5 km des Bözbergs, und entsprechend teuer. Doch ein dritter Juradurchstich muss in dieser zentralen Lage gebohrt werden, wie alle Gutachten immer wieder bestätigt haben. Der Gegenwert wäre bedeutend: Doppelte Streckenkapazität (der Adlertunnel Muttenz–Liestal besteht bereits, und beim Vierspurausbau durch Liestal haben sich die Region und die SBB geeinigt), Geschwindigkeit 200 km/h, kürzere Reisezeiten von Basel nach Zürich, Luzern, Bern und Solothurn, 4-m-Profil von Anfang an.

Bei den von den SBB, nicht aber vom Bundesamt für Verkehr gewünschten langen Tunnels Chestenberg (Umfahrung Lenzburg) und Honeret (Heitersberg West–Schlieren) ist der Nutzen nicht gleich ausgewiesen. Zwar würden Kapazität und Geschwindigkeit steigen, die Fahrzeiten aber kaum profitieren, weil sie nicht ins Knotensystem des Taktfahrplans passen. Bern und Biel würden nicht um eine Viertelstunde rascher mit Zürich verbunden, sondern bloss um einzelne Minuten, was den Anschlüssen wenig hilft.

Via Chestenberg–Honeret wird für das Jahr 2050 mit der nächsten Fahrzeuggeneration bei Tempo 250 eine Reisezeit Bern–Zürich von 45 Minuten in Aussicht gestellt. Über die kürzere direkte Linie Roggwil–Altstetten genügen dafür 42 Minuten bei energiesparend 200 km/h Höchstgeschwindigkeit, und dies nicht erst in 40 Jahren.