

Verkehr

# Ein Plan für schnellere Bahnverbindungen

Das Konzept heisst «Bahn 2000 plus». Ausgearbeitet haben es Experten. Kernstück sind neue Strecken in den Kantonen Aargau und Freiburg. Die Fahrzeiten sanken, von Zürich nach Bern und Basel wäre der Viertelstundentakt möglich. Und die Passagiere bekämen einen Gegenwert für die stark steigenden Ticketpreise. *Von Francesco Benini*

Die SBB wollen ihre Tarife erneut kräftig erhöhen – dabei bleibt ihr Angebot nahezu unverändert. In Deutschland, Frankreich, Spanien und Italien werden neue Bahnstrecken gebaut, die zu einer deutlichen Reduktion der Reisezeiten zwischen den grossen Städten führen. In der Schweiz sind – von der Neat abgesehen – nur geringfügige Verbesserungen geplant. Und kein Zug fährt hierzulande mit Hochgeschwindigkeit, also mit mehr als 250 Kilometer pro Stunde. Eine Gruppe um den Bahnexperten und ehemaligen NZZ-Redaktor Hans Bosshard will diesen Zustand nicht hinnehmen.

Bosshard hat zusammen mit dem ETH-Ingenieur Jürg Perrelet ein Konzept für eine Neubaustrecke ausgearbeitet. Sie ist 55 Kilometer lang und führt von Zürich Altstetten nach Roggwil im Kanton Bern. Ein früherer Plan, der ein vollständig neues Trasse zwischen Zürich und Bern vorsah, wurde damit verworfen. Im neuen Konzept, das den Namen «Bahn 2000 plus» trägt, mündet die Strecke in den Abschnitt zwischen Mattstetten und Rothrist, wo die Züge heute mit 200 Kilometern pro Stunde unterwegs sind.

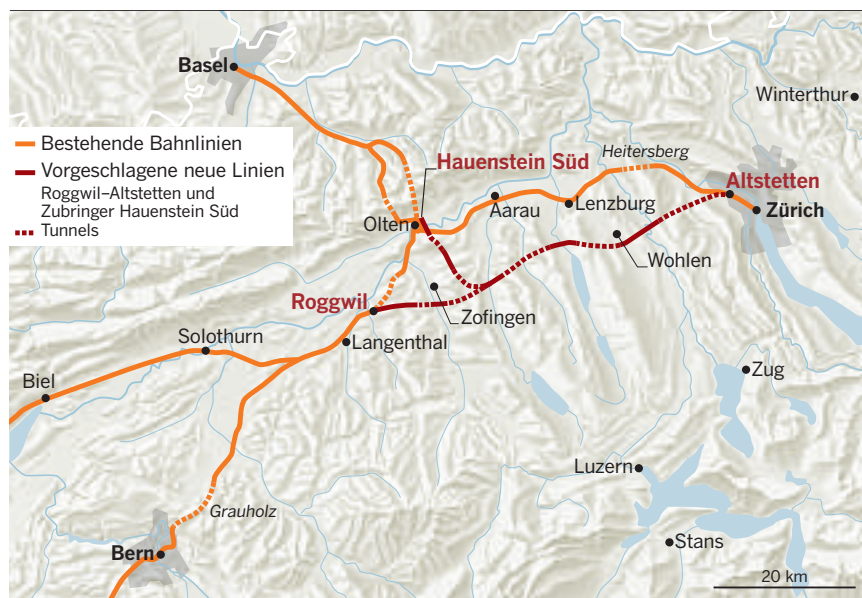
Umfahren würde damit das Nadelöhr Olten. Pannen in diesem Bereich führen immer wieder zu Störungen bis weit ins Schweizer Bahnnetz. Die Fahrzeit zwischen Zürich und Bern sank von 56 auf 42 Minuten, die Fahrt von Zürich nach Basel würde noch 45 Minuten dauern. Voraussetzung dafür wäre ein Zubringer: Er würde von der Neubaustrecke bei Schöffland zum Hauensteintunnel bei Olten führen.

### Kapazitätsprobleme gelöst

Damit wäre es möglich, die Intercity-Züge von Zürich nicht nur nach Bern, sondern auch nach Basel und Biel auf dem neuen Abschnitt verkehren zu lassen – während die heute bestehende, weiter nördlich gelegene Strecke vor allem von Güterzügen benützt würde. Der Mischbetrieb aus Intercity-, Regional- und Güterzügen ist ein Nachteil für die SBB, erschwert er doch den Betrieb und senkt die Kapazität. Der Abschnitt zwischen Olten und Zürich ist heute nahe an der Kapazitätsgrenze; die neue Strecke von Roggwil nach Altstetten wäre eine Entlastung. Mit «Bahn 2000 plus» könnte zwischen Zürich und Bern sowie Zürich und Basel der Viertelstundentakt eingeführt werden.

### Neue Strecke durch den Aargau

Hauptelement des Experten-Konzepts «Bahn 2000 plus»



Umfahren würde das Nadelöhr Olten. Pannen in diesem Bereich führen zu Störungen im ganzen Bahnnetz, immer wieder.

Der geplante Abschnitt durchquert die Täler des Kantons Aargau. Vorgeesehen sind Tunnels auf einer Länge von 35 Kilometern, Brücken und Viadukte auf rund 3, Strecken durch Wald auf 7 Kilometern. Durch freies Gelände würde das Trasse auf nur 12 Kilometern führen – möglichst wenig Menschen sollen von der neuen West-Ost-Achse gestört werden. Auf ihr würden vergleichsweise leise Züge verkehren: Die SBB haben bei Bombardier 59 Kompositionen bestellt, die zurzeit im Bau sind. Ihre Höchstgeschwindigkeit liegt bei 200 Kilometern pro Stunde. Hochgeschwindigkeitszüge wie den TGV wird es in der Schweiz auf absehbare Zeit hingegen nicht geben.

Das Konzept «Bahn 2000 plus» soll mit einem neuen Abschnitt zwischen Lausanne und Bern im Kanton Freiburg komplettiert werden. Er wurde 1987 von den Schweizer Stimmberechtigten angenommen, aber nie gebaut. Die Fahrzeit von Bern nach Lausanne liesse sich um 10 Minuten senken – mit der Realisierung des ganzen Konzepts lägen Lausanne und St. Gallen nicht mehr dreieinhalb, sondern noch zweidreiviertel Bahnstunden auseinander.

Die Kosten für die Neubaustrecke von Roggwil nach Altstetten können nur geschätzt werden. Der Abschnitt

zwischen Mattstetten und Rothrist, der 2004 in Betrieb genommen wurde, kostete 1,6 Milliarden und ist 10 Kilometer kürzer als die nun vorgeschlagene neue Strecke. Die Verbindung von Roggwil nach Altstetten dürfte gegen 3 Milliarden Franken kosten. Die Konzeptgruppe betont, dass die SBB dafür ihre Produktivität wesentlich steigern könnten: Sinken die Fahrzeiten, braucht es weniger Zugkompositionen und auch weniger Personal.

### SBB-Präsident Gygi ist dafür

Der Verwaltungsratspräsident der SBB, Ulrich Gygi, hat sich verschiedentlich wohlwollend über den Plan einer längeren Neubaustrecke zwischen Bern und Zürich geäussert. Die Reaktion der SBB auf «Bahn 2000 plus» fällt nun aber zurückhaltend aus. «Wir kennen das verfeinerte Konzept von Herrn Bosshard noch nicht im Detail», sagt Daniel Bach, der Mediensprecher der SBB. Die Bundesbahnen sind sich mit dem Bundesamt für Verkehr einig, dass der Engpass zwischen Zürich und Aarau dringend behoben werden muss. Die SBB haben den Bau zweier Tunnels vorgeschlagen – der Nutzen des einen ist in einer ETH-Studie jedoch negativ bewertet worden. Nun steht die Prüfung eines neuen Abschnitts zwischen Zürich und Lenzburg im Vordergrund; erste Ergebnisse werden im Sommer vorliegen.

Für Hans Bosshard und seine Konzeptgruppe sind diese Pläne «Stückwerk». Wollten die SBB einen wirklichen Fortschritt erzielen in der Kapazität auf der Hauptstrecke, wäre es besser, nicht an der alten Route nach Verbesserungen zu suchen – sondern, wie vor Jahren bei Bahn 2000, einen grossen Wurf anzustreben.

Es ist klar, dass es eine grosse Zahl von Einsparungen gegen die Neubaustrecke von Altstetten nach Roggwil gäbe. Da das Trasse aber weitgehend abseits grösserer Siedlungen verlief, wäre das Problem lösbar. «Bahn 2000 plus» ist ein Plan, der eine genaue Prüfung verdient. Der Bundesrat müsste zwar mehr Mittel bewilligen als die 3,5 Milliarden, die er bis 2025 für den Ausbau des Bahnnetzes vorgesehen hat. Dafür bekämen die Passagiere eine Gegenleistung für die stark steigenden Billettpreise. Und die SBB würden im Vergleich mit anderen europäischen Bahnen nicht weiter zurückfallen.

Periode seien denn auch «nur» 20 Arbeiter durch Asbest erkrankt. Schmidheiny habe nie eine offizielle Funktion in der Gesellschaft eingenommen, in Italien auch nie Geld verdient, im Gegenteil: Weil die Produktion mit Ersatzfasern zu teuer gewesen sei, sei Eternit Italien 1986 in Konkurs gegangen.

**Der Prozess.** Das Rechtssystem Italiens, das der renommierte Historiker Niall Ferguson jüngst mit jenem Venezuelas verglich, dürfte Schmidheiny nicht zupasskommen: Am Prozess beteiligen sich 2800 Nebenkläger. An den Strafprozess werden gleichzeitig zivile Forderungen gehängt, eine unübliche Verquickung von Zivil- und Strafverfahren. Gefordert werden pro Geschädigten 1,6 Millionen Franken. Einsicht in Krankenakten und Diagnosen wurde der Verteidigung verwehrt. So ist nicht nachvollziehbar, wo und wann sich diese über 3000 Personen kontaminiert haben sollen.

Für die Schadenersatzzahlungen ist entscheidend, wann die zehnjährige Verjährungsfrist zu laufen beginnt. In der Schweiz ist gemäss einem neuen Leiturteil des Bundesgerichtes entscheidend, wann ein Arbeiter kontaminiert worden ist. Nicht so in Italien: Hier entscheidet, wann sich die Krankheit manifestiert. Der Schweizer Milliardär rechnet nicht mit einem Freispruch.

Vermögenswerte in der Höhe von mehr als 1 Milliarde Dollar unwiderruflich an einen Trust, der von unabhängigen Managern verwaltet wird. Die Erträge werden zur Finanzierung der Avina-Stiftung in Lateinamerika eingesetzt. **2005** erlässt die EU ein generelles Asbestverbot. **2008** stellt ein Staatsanwalt in Sizilien, wo Eternit Italien ebenfalls produziert hatte, eine Untersuchung gegen Stephan Schmidheiny ein – mit der Begründung, ihm sei keine strafrechtliche Verantwortung nachzuweisen. **2009** Die Turiner Staatsanwaltschaft eröffnet ein Strafverfahren gegen Stephan Schmidheiny und den belgischen Baron Jean-Louis de Cartier. Am **13. Februar 2012** erfolgt das Urteil. Ein letztinstanzliches Verdikt in diesem komplexen Verfahren ist kaum vor 2016 zu erwarten. (st./jac.)



So werden die neuen SBB-Züge aussehen. Werden sie auch auf neuen Strecken fahren? (Projektskizze SBB, 2011)

### «Bahn 2000 plus»

Hinter dem neuen Konzept «Bahn 2000 plus» steht eine Gruppe von Personen, die Experten sind auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs oder die sich als Politiker für Anliegen des öffentlichen Verkehrs einsetzen:

- Michel Béguelin, ehem. Waadtländer National- und Ständerat
- Pierre-Alain Bolomey, Direktor Terminal Terco Chavornay
- Hans Bosshard, ehem. Redaktor NZZ
- Walter Dietz, ehem. Direktor der Bodensee-Toggenburg-Bahn
- Yvette Jaggi, ehem. Waadtländer Ständerätin
- Martin Josi, ehem. Direktor der BLS Lötschbergbahn
- Charles Kellerhals, ehem. Direktor verschiedener Bahnbetriebe, z. B. der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn
- Dipl. Ing. ETH Jürg Perrelet, ehem. stellvertretender Sektionschef Bahn 2000 im Bundesamt für Verkehr
- Guido Schoch, Direktor der Verkehrsbetriebe Zürich
- Heinz Tännler, Zuger Regierungsrat (Baudirektor, Verkehrsplanung)
- Hans Martin Tschudi, ehem. Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt (be.)