

Neubaustrecke Zürich – Roggwil statt etappenweiser Ausbau?

Mit dem Projekt Bahn 2000 wurde die kurvenreiche, nur relativ geringe Geschwindigkeiten erlaubende Strecke Olten – Langenthal – Burgdorf – Bern mit einer Neubaustrecke ergänzt, die von Rothrist bis nach Mattstetten die Fahrt mit 200 km/h erlaubt. Ein Ast von Wanzwil nach Solothurn ermöglicht es überdies, die Jurafusslinie einzubinden. Für die Strecke Olten – Zürich als östlicher Teil der Verbindung Bern – Zürich stand eine Neubaustrecke nicht zur Diskussion, zumal die bestehende Linie via Aarau – Lenzburg – Heitersberg bereits gut ausgebaut war und dem Fernverkehr angemessene Geschwindigkeiten erlaubte. Vielmehr entschied man sich für einen bedürfnisorientierten Ausbau, der vor allem den Raum Aarau betraf.

Der Verkehr hat indessen mit der Einführung von Bahn 2000 weit stärker zugenommen als erwartet. Obwohl zwischen Zürich und Aarau durchgehend vier Gleise zur Verfügung stehen (zwei via Heitersberg – Lenzburg, zwei via Baden – Brugg), sind freie Trassen besonders auf der Heitersberglinie Mangelware. Zur vollen und halben Stunde verlassen jeweils fünf bis sechs Fernverkehrszüge Zürich HB im Abstand von zwei Minuten (siehe Kasten). Fahrt der erste Zug der Gruppe zu spät ab, wirkt sich dies auf alle weiteren Züge aus. Neben dem Fernverkehr nutzen auch Güterzüge und S-Bahnen die Heitersberglinie – für letztere entstand westlich des Tunnelportals vor etlichen Jahren sogar eine neue Haltestelle, die zu Spitzenzeiten im Halbstundentakt bedient wird.

Die Bahn-2000-Folgeprogramme ZEB und Bahn 2030 sehen deshalb für die Strecke Olten – Zürich verschiedene Ausbaumassnahmen vor. Zu diesen gehören der Eppenbergtunnel von Däniken nach Wöschnau, der Chestenbergtunnel von Rapperswil nach Gruemet (nahe des Heitersberg-Westportals) und, als jüngstes „Kind“, der Honerrettunnel von Gruemet nach Zürich Altstetten. Somit entstünde längerfristig eine durchgehende, fast vollständig unterirdisch verlaufende Neubaustrecke von Rapperswil bis in den Raum Zürich, die in Gruemet mit dem bestehenden Netz verknüpft wäre.

Bern – Zürich in 43 Minuten?

Diese offiziellen Planungen seien „Stückwerk“, wirft eine lose Gruppierung von Bahnfachleuten und Politikern dem Bund vor, und schlägt mit einem „Bahn 2000 plus“ genannten Konzept eine Alternative vor: eine wesentlich längere Neubaustrecke, die von Zürich Altstetten über Bremgarten – Wohlen – Seon – Schöffland nach Roggwil führen soll. Südwestlich von Schöffland würde ein, allenfalls in einer zweiten Etappe zu bauender, Ast Richtung Olten abzweigen. Als Höchstgeschwindigkeit werden, anders als in früher propagierten Plänen für eine „richtige“ Hochgeschwindigkeitsstrecke, 200 km/h vorgeschlagen. Denn das in absehbarer Zukunft zur Verfügung stehende SBB-Rollmaterial lässt ohnehin keine Fahrten mit 250 km/h oder noch mehr zu. Ebenfalls Teil des Konzeptes „Bahn 2000 plus“ ist es, die Fahrzeit Bern – Lausanne um zehn auf 56 Minuten zu senken, wobei hierzu keine näheren Angaben gemacht werden.

Die vorgeschlagene Neubaustrecke (blau) orientiert sich an der gestrichelt eingezeichneten Luftlinie; sie führt von Zürich Altstetten nach Roggwil mit einem Ast in den Raum Olten. Die Züge Zürich – Bern und Zürich – Biel würden so den stark belasteten Knoten Olten umfahren (Zeichnung: pd).



Laut den Initianten liesse sich mit der vorgeschlagenen Neubaustrecke Altstetten – Roggwil die Fahrzeit Zürich – Bern von derzeit 56 auf 42 Minuten senken, was für den langfristig angestrebten Viertelstundentakt ideal wäre. Laut Berechnungen der Gruppierung müssten die Züge auf dem Neubauabschnitt eine mittlere Geschwindigkeit von 183 km/h erreichen. Mit der vom Bund verfolgten Strategie liesse sich hingegen die Fahrzeit Zürich – Bern nicht auf weniger als 45 Minuten drücken, da die Strecke länger und die Durchschnittsgeschwindigkeit geringer wäre.

Für die Verbindung Zürich – Basel wird eine Fahrzeitreduktion von acht Minuten angenommen, was eine Reisezeit von 45 statt 53 Minuten ergäbe; Zürich – Solothurn soll, allerdings ohne Bedienung von Olten, in 35 statt 52 Minuten zu schaffen sein.

Finanzierung als PPP?

Die 55,4 km lange Neubaustrecke Altstetten – Roggwil würde zu 63 % in Tunneln verlaufen; beim Richtung Olten führenden Ast betrüge der Tunnelanteil gar 77 %. Die Distanz Zürich – Bern betrüge noch 105,5 km, 11,5 km weniger als derzeit. Die Initianten geben sich überzeugt, dass ihr Projekt günstiger zu realisieren wäre als Eppenbergtunnel, Chestenbergtunnel und Honerrettunnel zusammen. Versprochen werden überdies Einsparungen bei Rollma-

terial und Personal aufgrund effizienterer Umläufe, bedingt durch die kürzeren Fahrzeiten.

Um die Finanzierung zu regeln – anders als bei den Plänen des Bundes liesse sich der Bau der Strecke Altstetten – Roggwil nicht etappieren –, schlagen die Promotoren von „Bahn 2000 plus“ eine PPP-Lösung (Public Private Partnership) vor, wie dies derzeit in Frankreich bei mehreren Neubaustrecken praktiziert wird.

Nicht erwähnt wird in den Unterlagen, dass mit der vorgeschlagenen neuen Linienführung die im Rahmen von Bahn 2000 getätigten Investitionen im Raum Aarau zum Teil überflüssig würden. Zwischen Wöschnau und Rapperswil stünde dann nur für den S-Bahn-, Interregio- und Güterverkehr eine für 160 km/h ausgebaute viergleisige Strecke zur Verfügung. Andererseits droht mit der vom Bund angestrebten Lösung der Knoten Olten noch stärker als bisher zum Nadelöhr zu werden, das bei der geringsten Störung den Bahnverkehr in weiten Teilen der Schweiz behindert. (mr)

Die Köpfe hinter dem Projekt

Die nachfolgend aufgeführten Personen unterstützen „Bahn 2000 plus“: Michel Béguelin, ehemaliger Waadtländer National- und Ständerat; Pierre-Alain Bolomey, Direktor Terminal Terco SA Chavornay; Hans Bosshard, ehemaliger Redaktor NZZ; René Bucher, ehemaliger Präsident Lokomotivpersonal / Vizepräsident SEV; Ing. Walter Dietz, ehemaliger Direktor Bodensee – Toggenburg-Bahn; Dr. Yvette Jaggi, ehemalige Waadtländer Ständerätin; Martin Josi, ehemaliger Direktor BLS Lötschbergbahn; Dr. Charles Kellerhals, ehemaliger Direktor EBT/SMB/VHB; Dipl. Ing. ETH Jürg Perrelet, ehemals stellvertretender Sektionschef Bahn 2000 beim Bundesamt für Verkehr; Dr. Guido Schoch, Direktor Verkehrsbetriebe Zürich und ehemaliger Direktor Schweizerische Südostbahn; Heinz Tännler, Zuger Regierungsrat (SVP); Dr. Hans Martin Tschudi, ehemaliger Basler Regierungsrat.

Fernverkehrs-Abfahrten in Zürich HB Richtung Westen

57	IR	Olten – Burgdorf – Bern
00	IC	Basel
02	IC	Bern – Brig
04	ICN	Olten – Biel – Lausanne / Genève
06	IR	Baden – Olten – Bern
08	IR	Lenzburg – Aarau – Basel
16 ¹	IR	(Zürich Flughafen →) Baden – Frick – Basel
27	TGV	Basel – Paris (gewisse Stunden)
30	IR	Olten – Biel
32	IC	Bern – Lausanne – Genève
34	IC	Basel
36	IR	Baden – Frick – Basel
38	RE	Lenzburg – Aarau

¹ „Flugzug“, Abfahrtszeit in Zürich Altstetten