

# Mit 320 km/h durch den

Fachleute legen ein Konzept für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke vor. Diese ist technisch und topografisch

Zwischen Zürich Altstetten und Roggwil BE soll die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke der Schweiz entstehen. Sie führt quer durch den Aargau und würde die Reisezeit zwischen Ost und West um rund 30 Minuten verkürzen. Dem «Sonntag» liegt die Linienführung vor.

VON PATRIK MÜLLER

Anfang Mai forderte SBB-Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi in einem Interview mit dieser Zeitung, Bund und Bahn müssten den Bau einer neuen Strecke zwischen Zürich und Bern prüfen. Ziel: die Halbierung der Fahrzeit zwischen diesen beiden Städten auf eine halbe Stunde. Obwohl die Reaktionen aus der Politik damals eher negativ ausfielen, hält Gygi an der Idee fest (siehe Artikel rechts).

Jetzt wird die vermeintliche Utopie erstmals fassbar. Überraschend: Um die Fahrzeit zu halbieren, ist es nicht nötig, zwischen Zürich und Bern eine durchgängig neue Strecke zu bauen. Es reicht, eine neue Linie auf dem Abschnitt Zürich Altstetten-Roggwil BE zu legen. Ab Roggwil würden die Züge dann die bestehende Bahn-2000-Strecke Rothrist-Mattstetten benützen, die aufgewertet werden müsste. «Entgegen früheren Angaben eignet sich Rothrist-Mattstetten für erheblich mehr als 200 km/h», heisst es in einer Studie, die der SBB-Führung, dem Bundesamt für Verkehr (BAV) sowie den Kantonen Aargau und Bern vorge-

Zwei Bahnexperten haben die detaillierte Linienführung erarbeitet: ETH-Ingenieur Jürg Perrelet, der dem SBB-Studienbüro Bau/Betrieb angehört und stellvertretender Sektionschef Bahn 2000/Hochgeschwindigkeitsverkehr im BAV war, und Hans Bosshard, der zunächst ebenfalls für die SBB arbeitete und 37 Jahre lang NZZ-Redaktor war.

Gemäss ihren Untersuchungen verläuft die optimale Schnelllinie unter Berücksichtigung von Besiedlung, Geologie und Naturschutzgebieten wie folgt: Die Neubaustrecke beginnt in Zürich Altstetten. Dann kommt der erste Tunnel: Der 10,5 km lange Reusstal-Tunnel, in dem die Züge dann rasch beschleunigen können. Die Reuss wird bei Bremgarten in der Nähe der Umfahrungsstrasse überquert. Die neue Linie meidet Wohngebiete so gut wie möglich. Sie führt direkt nach Roggwil; Rothrist ist für die kreuzungsfreie Verknüpfung nicht geeignet.

**DER ZEITGEWINN** von einer halben Stunde kommt einerseits durch das Fahren mit bis zu 320 km/h auf dem neuen Streckenabschnitt und andererseits durch eine Verkürzung der Distanz zustande:

- > **Heutige Strecke Bern-Zürich via Olten: 117,0 km**
- > **Neubaustrecke Roggwil-Altstetten: 55,4 km**
- > **Bern-Zürich via Neubaustrecke Roggwil-Altstetten: 105,5 km**
- > **Mindestdistanz Bern-Zürich via Roggwil-Altstetten: 11,5 km**

**INSGESAMT SIEBEN TUNNELS**, aber keine Unterwegsbahnhöfe sind vorgesehen. 34,7 km der 55,4 km langen Neubaustrecke, die quer zu den Tälern liegt, verlaufen in Tunnels. Das ist teuer – schützt dafür die Landschaft und stört die Bevölkerung nicht. Das bedeutet auch weniger Einsprachen. Zur Erinnerung: Die 45 Kilometer lange SBB-Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist provozierte in den 80er-Jahren 6288 Einsprachen, oder, wie es der damalige Verkehrsminister Adolf Ogi auch formulierte: «Pro Torpfosten eine Einsprache,

wenn man über die ganze Strecke ein Fussballgoal neben das andere stellen würde.» Die Hochgeschwindigkeitsstrecke wäre nur für Reise- und nicht für Güterzüge geeignet – auch das ein Vorteil für die Bevölkerung, denn die modernen Triebzüge sind heute erstaunlich leise.

Die Autoren der Studie betonen, dass nicht nur Zürcher und Berner vom Zeitgewinn profitieren würden, sondern grosse Teile der ganzen Schweizer Bevölkerung. Dass die Region Basel, die im Rahmen der Bahn 2030 aus ihrer

## Neue Linie würde mindestens 2,5 Milliarden kosten

Exakte Kostenberechnungen für eine Hochgeschwindigkeitslinie Zürich-Altstetten-Roggwil liegen noch nicht vor, wohl aber Annäherungen. So kann man die Kosten der letzten Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist (45 km) hochrechnen. Sie kostete – zu heutigen Preisen – 1,9 Milliarden Franken. Demnach **käme die 55 km lange neue Schnellverbindung auf 2,3 Milliarden** zu stehen, wie die Autoren der Studie, Jürg Perrelet und Hans Bosshard, schreiben. Sie weisen aber darauf hin, dass es effektiv einiges mehr wäre, denn gemäss ihrem Konzept verlaufen

62,6 Prozent der Strecke in Tunnels. Ein weiterer Vergleich: Beim Hochgeschwindigkeitszubringer bei Rosshäusern (Bern-Neuenburg) rechnet man mit Kosten um die **50 Millionen Franken pro Kilometer**, dies bei einem Tunnelanteil von etwa 50 Prozent. Übertragen auf Altstetten-Roggwil, würde dies Gesamtkosten von 2,75 Milliarden entsprechen. Diese Summe relativiert sich, wenn man bedenkt, dass bei der Bahn 2030 je nach Variante 12 oder 21 Milliarden investiert werden sollen. Vor allem aber: Die neue Schnellstrecke,

so Perrelet/Bosshard, **würde den vorgesehenen Vierspurausbau Olten-Killwangen mit drei langen Tunnels unnötig machen.** In der Studie heisst es: «Der integrale Vierspurausbau Olten-Killwangen mit hohen Kosten, keinen Betriebseinsparungen und ohne Mehrerträge beseitigt die Überlastung von Olten und der Strecke im Limmattal nicht und steigert die Pannenanfälligkeit.» Auf der attraktiven, neuen Schnellstrecke würden die SBB dagegen mehr verdienen: **weil die Preise erhöht werden können** und mehr Leute Zug fahren würden. (PMÜ)



# Aargau flitzen

**machbar. SBB-Präsident Ulrich Gygi reagiert interessiert**



Reist man künftig im TGV-Tempo?

## Xherdan, der Muster Schweizer

Sicht zu kurz kommt, hier profitiert, liegt an einer 15 Kilometer langen Neubaustrecke (Juratunnel-Abzweigung bei Schöftland). Namentlich würden Reisende der folgenden Verbindungen bis eine halbe Stunde sparen:

- > Brig–Bern–Zürich–Romanshorn
- > Genf–Bern–Zürich–St. Gallen
- > Genf–Bern–Luzern
- > Genf–Biel–Zürich–St. Gallen
- > Lausanne–Biel–Zürich–St. Gallen
- > Interlaken–Bern–Basel
- > Brig–Bern–Basel

- > Bern–Aarau–Brugg–Zürich
- > Basel–Zürich–Chur

**FÜR ETH-PROFESSOR** Ulrich Weidmann, der seit Längerem für Hochgeschwindigkeit plädiert, ist es ein Irrtum, zu glauben, die Schweiz sei einzig ein «S-Bahn-Land», und folglich müsse einzig der Nahverkehr ausgebaut werden. «Wir sind auch ein Fernverkehrsland, die Fahrt von St. Gallen nach Genf dauert vier Stunden – eine halbe Weltreise.»

In der Tat würden sich etwa folgende Reisen um eine halbe Stunde verkür-

zen: Sitten–Frauenfeld (Dauer heute: 3:18), Lausanne–Appenzell (4:04), Genf–Arosa (5:18) oder Bern–St. Moritz (4:26). Für Weidmann ist ein Zusammenrücken der Romandie und der Deutschschweiz auch kulturell wünschenswert: «Heute findet der kulturelle Austausch auch deshalb zu wenig statt, weil die Reise so lang dauert. Hier liegt Potenzial brach.»

Als Skeptiker einer Schnelllinie gilt SBB-Chef Andreas Meyer, der anfänglich sagte, zwischen Zürich und Bern mit 300 km/h zu fahren, bringe in der

kleinen Schweiz nichts: «Kaum hat der Zug beschleunigt, muss er schon wieder abbremsen.» Dieses Argument steche aber nicht, sagt ETH-Professor Weidmann. In Frankreich, dem europäischen Hochgeschwindigkeitsland par excellence, sind viele TGV-Abschnitte kürzer als Zürich–Bern. So liegen etwa zwischen den Bahnhöfen Meuse und Lorraine nur 67,7 km (die Reise dauert 17 Minuten).

**TECHNISCH UND TOPOGRAFISCH** gibt es wenig, das gegen eine Hochgeschwindigkeitslinie spricht. Die Hindernisse sind vor allem die Kosten (siehe Kasten) – und regionalpolitischer Widerstand. So sagt etwa Gabi Huber, FDP-Fraktionschefin im eidgenössischen Parlament und Mitglied der Verkehrskommission: «Ich finde es richtig, dass man solche Visionen hat – für mich als Urnerin hat aber Vorrang, dass die Neat-Zufahrten gesichert sind.» Und SVP-Ständerat Christoffel Brändli (Graubünden), Präsident der Verkehrskommission, ergänzt: «Erst müssen wir die Finanzierung bereits beschlossener Projekte sicherstellen.»

Allerdings läuft die Zeit – Stichwort Kapazitätsengpässe auf dem bestehenden Netz – für die Schnelllinie. «Bei halber Fahrzeit bringt gleich viel Rollmaterial doppelt so viele Sitzplätze», betont die Studie. Und auch der internationale Zusammenhang wird wichtiger werden. Ulrich Gygi: «In Frankreich, Italien und Deutschland gibt es Hochgeschwindigkeitsstrecken, die bis an die Landesgrenze führen – wir sollten uns hier nicht völlig abkoppeln.»

## «Die vorgeschlagene Linienführung scheint attraktiv»

**Der SBB-Verwaltungsratspräsident über den Vorschlag für eine neue Schnellstrecke**

**Herr Gygi, Sie haben Anfang Mai gesagt, man müsse eine Schnelllinie zwischen Zürich und Bern prüfen. Ist das nach wie vor Ihre Meinung?**

**Ulrich Gygi:** Mir geht es generell um die Frage: Soll die Bahn in den nächsten 20 Jahren einzig auf Kapazitätsausbau setzen – oder soll sie künftig auch schneller fahren? Darauf braucht es im Rahmen des Projekts Bahn 2030 eine Antwort, deshalb muss diese Frage systematisch geprüft werden.

**Bis wann muss die Frage entschieden sein?**

Die nächste Gelegenheit bietet die Botschaft zur Bahn 2030. Die Vernehmlassung wird in der zweiten Jahreshälfte 2011 beginnen.

**Skeptiker sagen, die Schweiz sei ein S-Bahn-Land und nicht geeignet für Schnellverbindungen.** Wir haben beides, S-Bahnen und Fernverbindungen. Zudem dürfen wir die internationale Perspektive nicht ausser Acht lassen: In Frankreich, Italien und Deutschland gibt es Hochgeschwindigkeitsstrecken, die bis an die Landesgrenze führen – wir sollten uns nicht völlig abkoppeln.

**Was halten Sie von der Linienführung Zürich Altstetten–Roggwil, wie sie von Bosshard/Perrelet vorgeschlagen wird?**

Die vorgeschlagene Linienführung scheint attraktiv. Auf eine Diskussion über die technische Machbar-

keit möchte ich mich aber nicht einlassen.

**Eine Neubaustrecke würde viel Geld kosten – das würde zulasten anderer Ausbauten gehen.**

Gewisse Projekte der Bahn 2030 müsste man anders legen, wenn die Politik zum Schluss käme, dass Zürich–Bern auf 30 Minuten verkürzt werden soll. Die Hochgeschwindigkeits-Thematik dürfte allerdings nicht auf Zürich–Bern begrenzt bleiben, sondern muss über die ganze Ost-West-Achse und Teile der Nord-Süd-Achse studiert werden. (PMÜ)

Ulrich Gygi.



**EIN KOLLEGE WARTE MICH,** vorschlug, zum Start der ball-Saison mit Xherdan das «Grosse Interview» zu ren. Der Shootingstar des sel und der Schweizer Nationalmannschaft ist gerade mit «Mit Teenagern kannst du tens ein Kurzinterview zu die haben noch nichts zu argumentierte er.

**ALS WIR UNS DANN** nach dem SMS vor dem St.-Jakob-Pafen, ist schnell klar: Der 17-jährige Timoteo Ilic hat eine kleine Mann hat zu sagen. Seine Familie verbrachte von Kosovo ins Baselbiet als er ein Baby war. Bis vor kurzem teilte er mit seinem Vater ein Zimmer. Jetzt verdient dank seinem Profi-Vertrag Geld, dass er seiner Familie eine schöne Wohnung und ein Mercedes zahlen kann. In seinen Worten erzählt er, wie die staatlichen Integrationen umsonst zu erklären suchen:

**INTEGRATION IST,** wenn sich



# tag CH

18. Juli  
2010



**Die Gletscher-Tour fast jedermann**  
Der Literaturredaktor ging sich auf den Clamen, 3267 m ü. M. > 33

**TV-Schönheiten geniessen Kino am See**  
Premiere mit Nicole Berchtold («glanz & gloria») und viel Prominenz. > 16



# gen

## Präsidentin

Mehreine Sit-orstellen. Das ga-Sie hätt-Rolle zu  
Schlussstrich gezogen hatte: «Der Bundesrat sieht neben der bereits im März erlassenen Weisung an die beiden Departemente keinen weiteren Handlungsbedarf», sagte sie damals zu den Befreiungsplänen für die Libyen-Geiseln.

en fünf bis total nnenmi- hält sich erfen der nen mit «Halb-igkeiten»-Affäre - die Leist  
**DOCH HINTER DEN KULISSEN** brodelt es mehr denn je. Micheline Calmy-Rey wehrt sich gegen die Anschuldigungen. Auf die Frage des «Sonntags», ob in der Untersuchung der Geschäftsprüfungskommission (GPK) zu Libyen noch Fakten auftauchen, die ihr Präsidentschaftsjahr belasten könnten, sagt sie: «Nein. Eine rasche Klärung der bestehenden Fragen ist im Interesse aller. Ich erwarte die Ergeb-

Ihr Sprecher Adrian Sollberger bezeichnet zudem die «Lügen»-Vorwürfe als «Gerüchte ohne Grundlage».

SVP-Präsident Toni Brunner bringt im Interview eine Parlamentarische Untersuchungskommission (PUK) oder eine Sondersession zur Libyen-Krise ins Spiel. Er glaubt sogar an einen vorzeitigen Rücktritt. «Weil sie weiss, was in der Libyen-Affäre alles lief», sagt er an die Adresse von Calmy-Rey.

Die Streitereien in der Regierung geben auch Nationalrätin Corina Eichenberger (FDP/AG) zu denken. Sie befürwortet einen Dreierücktritt – «mit Micheline Calmy-Rey und Hans-Rudolf Merz». Die Uneinigkeit sei gross, ein Dreier-

## SBB-Strecke für 320 km/h ist möglich

**Studie zeigt Linienführung quer durch den Aargau**

VON PATRIK MÜLLER

Erstmals liegt ein detailliertes Konzept für eine neue SBB-Schnellverbindung Zürich-Bern vor. Die Reisezeit würde sich dank Geschwindigkeiten von bis zu 320 km/h auf rund 30 Minuten halbieren. Dazu ist es nicht nötig, zwischen den beiden Städten eine durchgängig neue Strecke zu bauen. Es reicht, eine neue Linie auf dem Abschnitt Zürich Altstetten-Roggwil BE zu legen. Ab Roggwil würden die Züge die bestehende Bahn-2000-Strecke Rothrist-Mattstetten benützen. «Entgegen früheren Angaben eignet sich Rothrist-Mattstetten für erheblich mehr als 200 km/h», heisst es in der Studie, die der SBB-Führung, dem Bundesamt für Verkehr sowie den Kantonen Aargau und Bern vorgestellt worden ist.

Erstellt wurde sie von unabhängigen Bahnfachleuten: Von ETH-Ingenieur Jürg Perrelet und von Hans Bosshard. Sie haben eine detaillierte Linienführung ausgearbeitet, die der «Sonntag» nun publik macht.

**ULRICH GYGI**, der Verwaltungsratspräsident der SBB, reagiert positiv auf das Konzept. «Die vorgeschlagene Linienführung scheint attraktiv», sagt er. Die Politik müsse prüfen: «Soll die Bahn in den nächsten 20 Jahren einzig auf Kapazitätsausbau setzen – oder soll sie künftig auch schneller fahren? Darauf braucht es im Rahmen des Projekts Bahn 2030 ei-