

14 Minuten schneller in Bern

Von Yves Demuth

Hochkarätiges Komitee will neue SBB-Schnellstrecke. Das Projekt sei günstiger als bisherige Pläne.

Ab Zürich in 45 Minuten in Basel und in 42 Minuten in Bern. Das will das Konzept «Bahn 2000 plus» ermöglichen – bei geringeren Investitionskosten als die entsprechenden SBB-Pläne.

Eine elfköpfige Gruppe unabhängiger Fachleute und Politiker will mit dem Konzept «Bahn 2000 plus» zwischen Roggwil, Olten und Zürich eine neue Eisenbahnstrecke realisieren. Das Komitee verspricht dabei, dass ihre Lösung günstiger ist als jene der SBB. Das entsprechende Papier, das dem «Sonntag» vorliegt, haben gestern alle Mitglieder der Verkehrskommissionen des National- und Ständerats, alle Kantone sowie die SBB und das Bundesamt für Verkehr erhalten. «Das durchdachte Konzept ermöglicht innert nützlicher Frist eine finanzierbare Lösung des Engpasses zwischen Roggwil und Zürich», sagt Heinz Tännler, Zuger SVP-Regierungsrat und Komiteemitglied.

Zwischen Roggwil BE und Zürich Altstetten soll eine 55,4 Kilometer lange Strecke gebaut werden, wodurch die Reisezeit zwischen Bern und Zürich um 14 Minuten verkürzt würde. Eine 15 Kilometer lange Abzweigung bei Schöffland zum Südportal des Hauensteintunnels reduzierte zudem die Fahrzeit Basel–Zürich um acht Minuten. Der grösste Teil der Strecke würde unterirdisch durch insgesamt sieben Tunnels geführt.

Laut dem minutengenauen Angebotskonzept der Bahn 2000 plus würde der Viertelstundentakt zwischen Bern und Zürich bei einer Reisezeit von 42 Minuten ermöglicht. Die Züge müssten dabei nie schneller als 200 km/h fahren, was mit den unlängst bestellten Doppelstock-Fernverkehrszügen möglich ist. Neben Basel, Bern und Zürich profitierte auch die Ostschweiz, die Romandie sowie die Innerschweiz von deutlich schnelleren Verbindungen. So würden etwa auch SBB-Kunden von Zug aus 16 Minuten schneller in Bern sein.

Für das Projekt setzten sich insbesondere Jürg Perrelet, einstiger Kadermitarbeiter im Bundesamt für Verkehr, sowie Hans Bosshard, ehemaliger NZZ-Redaktor und Eisenbahnspezialist, ein. Im Komitee sitzen unter anderem Guido Schoch, Direktor der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ), die beiden ehemaligen Waadtländer Ständeräte Michel Béguelin und Yvette Jaggi, der ehemalige Basler Regierungsrat Hans Martin Tschudi und Ex-BLS-Direktor Martin Josi.

Über den Preis der Bahn 2000 plus macht das Komitee zwar keine Angaben. Die Initianten sind aber überzeugt, dass ihre Lösung günstiger ist als jene der SBB, die ebenfalls ein 45-Minuten-Konzept für die Strecke Bern–Zürich verfolgen.

Die Bahn 2000 plus ist in erster Linie eine Alternative zu den Plänen der SBB. Diese wollen die Engpässe zwischen Olten und Zürich mit den drei Tunnels Eppenberg bei Aarau, Chestenberg bei Lenzburg und Honeret bei Killwangen lösen. Laut SBB-Berechnungen wären dafür 6,1 Milliarden Franken notwendig. Während der Eppenbergtunnel bereits beschlossen ist, wird voraussichtlich ab März in der Verkehrskommission erneut für den Chestenberg lobbyiert werden. Die SBB halten diesen für unverzichtbar, eine Studie der ETH von November bezeichnet das Vorhaben jedoch als «Fehlinvestition» und empfiehlt zudem, den Bau des Eppenbergtunnels trotz fortgeschrittener Planung erneut zu überprüfen. Als Alternative schlagen die ETH-Ingenieure um Professor Ulrich Weidmann eine ähnliche Lösung wie die Initianten der Bahn 2000 plus vor. Der erste Teilabschnitt ihrer Lösung würde 4,5 Milliarden Franken kosten.

Im Lobbying um die Bahnzukunft der Schweiz geht es um 42,5 Milliarden Franken, die bis 2050 in die Bahninfrastruktur investiert werden sollen. Die entsprechende Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur Fabi kommt nun in die Verkehrskommission.

Laut dem Papier zur Bahn 2000 plus befinde man sich nun an einem «Point of no return». Werde der Chestenberg gebaut, «ist die Chance auf eine zukunftsweisende Lösung vertan». Weiter weisen die Initianten auf Mängel der SBB-Pläne am Heitersberg hin. So wäre beim Bau des Chestenberg- und Honeretunnels südlich des Tanklagers Melligen ein umfangreiches Kreuzungsbauwerk mit langen Über- und Unterführungen notwendig. Des Weiteren müssten die SBB, um die Fahrzeit zwischen Bern und Zürich auf 45 Minuten zu senken, die Strecke Mattstetten–Rotrist nachrüsten, was bei Bahn 2000 plus nicht notwendig ist.