

## Zürich–Bern in 28 Minuten

Von Walter Jäggi. Aktualisiert am 25.01.2011 103 Kommentare

**Fast alle wichtigen Schienenwege der Schweiz führen «via Olten». Bahnexperten schlagen eine Alternativroute vor, die mehrere Probleme auf einen Streich lösen würde. Doch Bundesamt und Bundesbahn haben andere Pläne.**

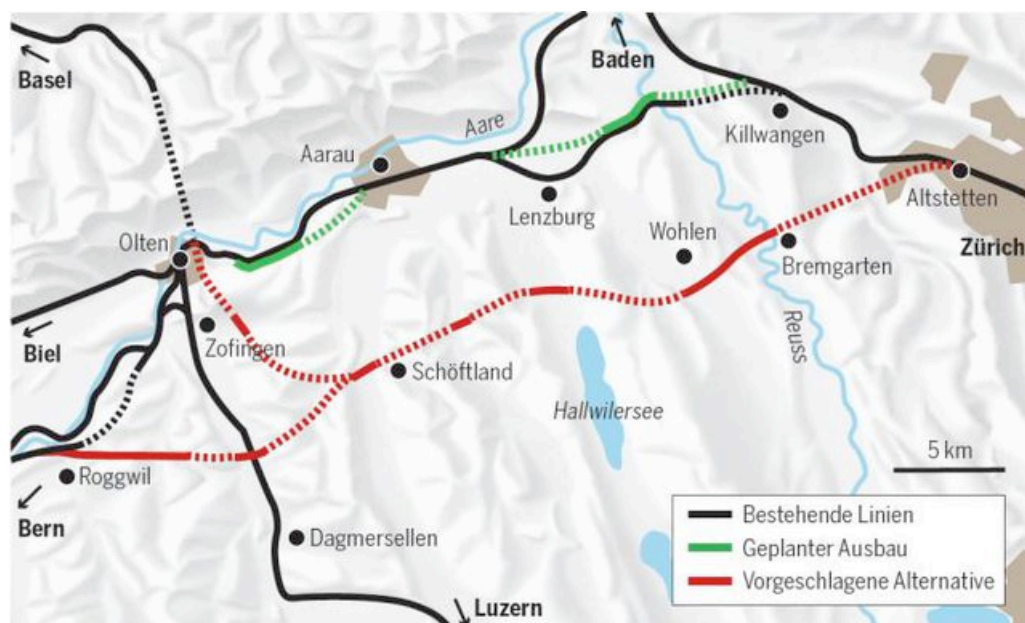


Bild: TA-Grafik str / Quelle: PD



Fast alle Wege führen über Olten: Mit einer neuen Linie liesse sich der Knäuel umgehen, der für das Bahnsystem enorme Risiken birgt. (Bild: Keystone)

Diese Massierung von Eisenbahnlinien hat der kleinen Stadt Olten den Ruf eingebracht, Mittelpunkt der Schweiz zu sein. Aber für das Bahnsystem birgt sie enorme Risiken. Der Betrieb ist komplex, Umfahrungsmöglichkeiten gibt es kaum, Störungen, Pannen oder Unfälle in und um Olten wirken sich sofort nach allen Seiten aus – wenn Olten hustet, bekommt die Schweiz die Grippe.

### Knäuel Olten umgehen

Der für die nächsten Jahre geplante Ausbau des SBB-Netzes wird das Klumpenrisiko Olten nicht beseitigen, sondern verstärken. Das **Bundesamt für Verkehr** (BAV) und die **SBB** wollen die dringend benötigten Zusatzkapazitäten dort schaffen, wo bereits die heute überlasteten Gleise und Bahnhöfe liegen. Unter Fachleuten wird diskutiert, ob es nicht klüger wäre, die dafür benötigten Milliarden statt in einen Flickenteppich in einen wirklichen Neubau zu investieren.

Auf einer vollständig neuen Strecke von Zürich-Altstetten quer durch den Aargau bis Roggwil BE, zur 2004 eröffneten Neubaustrecke Rothrist–Mattstetten, liesse sich der Knäuel von Olten umgehen. Der Weg von Zürich nach Bern wäre um 11,5 Prozent

kürzer, und die Gleise könnten so angelegt werden, dass auch Hochgeschwindigkeitszüge (aber keine Güterzüge) verkehren könnten. Würde die Strecke Rothrist–Mattstetten nachgerüstet, liesse sich die Fahrzeit zwischen Zürich und Bern von heute 56 auf 28 Minuten halbieren. Dies käme auch allen Fernverbindungen zwischen der Ostschweiz und der Romandie sowie dem Berner Oberland und dem Wallis zugute.

### Neue Linie statt Ausbauten

Die Idee für diese Alternativlösung haben zwei erfahrene Bahnkenner ausgeheckt, der Ingenieur Jürg Perrelet, der bis zur

Pensionierung in einer Kaderposition im BAV tätig war, und Hans Bosshard, ursprünglich gelernter Eisenbahner, der während 37 Jahren als NZZ-Redaktor die Bahnszene genau beobachtet hat. Wissenschaftliche Rückendeckung haben sie von Ulrich Weidmann, Professor am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH: «Diese Linienführung entspricht genau meinen Vorstellungen.» Wobei er darauf hinweist, dass sie mit der Strecke Olten–Basel und mit der Jurafusslinie verknüpft werden müsse. «Dann kann auf praktisch alle Ausbauten entlang der bestehenden Strecke verzichtet werden», sagt Weidmann. Olten sei ein neuralgischer Punkt im Bahnnetz, vergleichbar mit Zürich. «Im Hinblick auf die Netzstabilität ist es in jedem Fall hilfreich, wenn eine gewisse Entflechtung und Umfahrungsmöglichkeiten geschaffen werden», stellt er fest.

### **Heute fehlt ein Gesamtkonzept**

Die offizielle Politik favorisiert allerdings im Augenblick den Ausbau der bestehenden Strecke durch eine zusätzliche Doppelspur und neue Tunnel. Ein verbindliches Gesamtkonzept dafür wurde nie veröffentlicht, der Ausbau soll in vielen Etappen geschehen. Am Ende, so stellt Hans Bosshard fest, werde man viel Geld ausgegeben haben, aber die Fahrzeiten zwischen Zürich und Bern, Biel oder Basel würden gleich sein wie bis jetzt. Das Argument der SBB, man brauche mehr Kapazität und nicht Hochgeschwindigkeitsverkehr auf ein paar Kilometern, lässt Bosshard nicht gelten: «Bei halber Fahrzeit bringt gleich viel Rollmaterial doppelt so viele Sitzplätze.»

Den beiden Initianten geht es nicht um die Hochgeschwindigkeit als Selbstzweck. Doch wenn es technisch möglich sei, mit 300 bis 320 km/h zu fahren – wie heute in sieben europäischen Ländern –, dann lasse sich das ausnützen, um in der gleichen Zeit mehr Leute zu befördern. Eine halbe Stunde Fahrzeit und der Viertelstundentakt würden eine erhebliche Verkehrsverlagerung von der Autobahn zur Eisenbahn bringen. Die Attraktivität einer solchen Verbindung würde entsprechend höhere Preise rechtfertigen. Die Strecke wäre kommerziell so interessant, dass sie sich als Public Private Partnership von Investoren mitfinanzieren liesse, folgert Bosshard.

### **Zwei Drittel im Tunnel**

Die Karte zeigt, dass die neue Strecke zum grossen Teil – genau 62,6 Prozent – in Tunneln verlaufen würde. Das vereinfacht Landerwerb und Bewilligungsverfahren, verkürzt die Route und vermeidet Immissionen, kostet aber viel Geld. Allerdings ist der Teilausbau der alten Strecke ebenfalls sehr teuer, denn auch hier müssen Tunnel gebaut werden: Westlich von Aarau der Eppenbergtunnel, nördlich von Lenzburg der Chestenbergtunnel, zwischen Reuss- und Limmattal ein zweiter Heitersbergtunnel. Die Endkosten beider Varianten wurden noch nicht ermittelt. Beim Eppenbergtunnel (Umfahrung von Schönenwerd) ist die Planung im Gang. Der Chestenbergtunnel (Umfahrung von Lenzburg) soll aber zurückgestellt werden, wie die Vorsteherin des Verkehrsdepartements (Uvek), Bundesrätin Doris Leuthard, vor ein paar Tagen sagte. Erst in fernerer Zukunft diskutiert werden sollen der zweite Heitersbergtunnel sowie der Wisenberggtunnel, der sogenannte dritte Juradurchstich (parallel zum Hauenstein-Basistunnel bei Olten).

### **Für Neubau zu spät?**

Das Parlament, so schlägt der Bundesrat jetzt vor, solle eine Verlagerung der Mittel vom Chestenbergtunnel zum Knoten Lausanne bewilligen. «Grund dafür sind offene Fragen zur Linienführung im Abschnitt Olten–Zürich», schreibt das Bundesamt für Verkehr (BAV). Gemeint sei damit nicht, dass BAV und SBB nun die Vorschläge von Perrelet und Bosshard näher prüfen wollen, erklärt BAV-Sprecherin Olivia Ebinger. Gemeint ist, dass von jetzt an bei jedem der einzelnen Ausbauschritte geprüft wird, ob er überhaupt nötig sei und zu den anderen passe. Eine vollständig neue Linienführung stehe nicht zur Debatte.

Der inzwischen pensionierte BAV-Direktor Max Friedli hatte schon 2008 in einem Interview erklärt, Vorschläge für eine Südumfahrung von Olten kämen zu spät. Man könne das Schienennetz nicht auf der grünen Wiese neu entwerfen. Genau das aber schwebt Bosshard und Perrelet für diese Teilstrecke vor: ein Neubau, der wirklich neu sei und der spürbare Verbesserungen bringe – für sehr viele Reisende, aber auch für die Produktivität, die Rentabilität und das Image der SBB. (Tages-Anzeiger)

Erstellt: 24.01.2011, 20:37 Uhr

Empfehlen

91 Personen empfehlen das.  
Empfehle dies deinen Freunden.

Alle Kommentare anzeigen