

Konzept für eine Schnellbahn  
Zürich–Bern Seite 7

Die CVP behält ihren Sitz  
in der Basler Regierung Seite 7

Wie die Schweizer Orte  
zu ihren Nummern kamen Seite 8

Der 9. Februar  
in Westschweizer Karikaturen Seite 9

# Modifizierte Direttissima Bern–Zürich

Die Promotoren einer Eisenbahn-Neubaustrecke durch den Aargau streben Entflechtung und mehr Effizienz an

Ein Komitee wirbt für die konsequente Trennung von schnellem und langsamem Bahnverkehr im Mittelland. Zuerst es erst auf die Halbierung der Reisezeit Bern–Zürich, orientiert es sich nun am Ziel der SBB, 15 Minuten einzusparen.

Paul Schneeberger

Vier Jahre ist es her, seit der frühere NZZ-Redaktor Hans Bosshard und Jürg Perrelet, ehemaliger Sektionschef Bahn 2000 im Bundesamt für Verkehr, ihr Projekt einer Eisenbahn-Direttissima Bern–Zürich lanciert haben. Nun haben sie ihren Vorschlag, wie der behördlich vorgesehene Kapazitätsausbau mit einer Beschleunigung kombiniert werden könnte, modifiziert. Geblieben ist sein Kern, die von ihnen angestrebte möglichst direkte Linienführung.

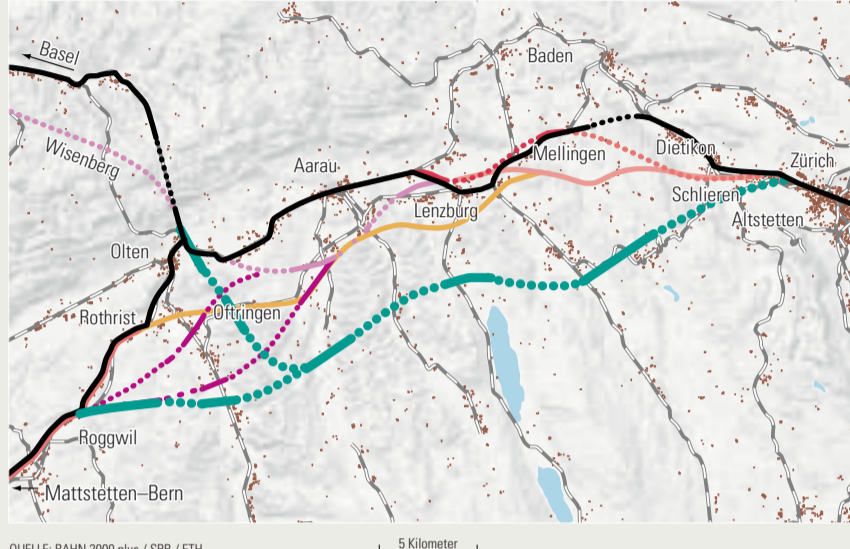
## Kürzere Linie als Schlüssel

Revidiert haben sie ihre Ziele bezüglich Geschwindigkeit und Reisezeitverkürzung. Statt mit bis zu 320 km/h eine Halbierung der Fahrzeit auf unter 30 Minuten zu erreichen, streben sie nun mit 200 km/h eine Reduktion um ein Viertel auf 42 Minuten an. Hinter ihrem Vorhaben «Bahn 2000 plus» steht ein Komitee von 27 Persönlichkeiten, die über langjährige Erfahrungen in Fachwelt oder Politik verfügen. Vorbild ist die TGV-Strecke Paris–Lyon mit einer Streckenverkürzung um ein Fünftel dank Steigungen von bis zu 35 Promille, rund 10 Promille mehr als am Gotthard. Im Vordergrund steht das Ziel einer möglichst direkten Linienführung zwischen Zentren bzw. Knotenbahnhöfen. Hinzu kommt die Entflechtung von schnellen (Personenfernverkehr) und langsamen Verkehren (Regional- und Güterzüge).

In der Schweiz finden solche «Begründigungen» (meist jedoch ohne Trennung der Verkehre) durch die Basis-tunnel in den Alpen statt. Auch der Heitersberg-tunnel von 1975, die Zürich-berglinie von 1989 und die Neubaustrecke (Bern–)Mattstetten–Rothrist (Olten) von 2004 basieren auf diesem Konzept. Der Heitersberg-tunnel machte auf der West-Ost-Achse den Umweg über Baden obsolet, der Zürichberg-tunnel rückte Winterthur und das Oberland nahe an die Stadt Zürich heran, die Neubaustrecke im Mittelland senkte die Reisezeiten mit Tempo 200 von Bern

### Langfristige Entwicklung des Bahnnetzes (Varianten)

Etappiert Ausbau der West-Ost-Achse (Ziel: Kapazitätsausbau und Bern–Zürich in 45 Minuten)



QUELLE: BAHN 2000 plus / SBB / ETH

5 Kilometer

#### Variante Bahn 2000 plus

■ Neubaustrecke Altstetten–Roggwil

#### Variante SBB:<sup>1</sup>

■ 1. Etappe: Chestenbergtunnel

■ 2. Etappe: Honeretunnel

#### Spätere Ausbaustufen:

■ Südumfahrung Aarau, Wisenberg

■ Südumfahrung Olten (2 Varianten)

#### Variante ETH:<sup>1</sup>

■ 1. Etappe: Neubaustrecke Schlieren–Lenzburg

■ 2. Etappe: Neubaustrecke Lenzburg–Rothrist

<sup>1</sup> zusätzlich für Reduktion Reisezeit Bern–Zürich auf 45 Minuten

■ Ertüchtigung Mattstetten–Rothrist (250 km/h)

■ Heutige Korridore Bern/Basel–Zürich

NZZ-INFOGRAFIK / cko. / eff.

nach Zürich bzw. Basel auf eine Stunde. Bosshard, Perrelet und ihre Mitstreiter schlagen vor, in Roggwil bei Langenthal an diese Linie anzuschliessen und sie auf möglichst direktem Weg nach Zürich weiterzuführen – ohne Berührung von Olten, das auf dem SBB-Netz Knotenpunkt und Flaschenhals ohne Ausweichmöglichkeit ist. Wenn zudem auf der Höhe von Schöftland eine Verbindung zwischen der neuen Direttissima und dem Hauensteinbasistunnel hergestellt würde, ergäben sich auch kürzere bzw. schnellere Verbindungen nach Basel (grüne Linie auf der Grafik). Die Eisenbahn-Distanz von Bern nach Zürich würde von 117 auf 106 Kilometer sinken, jene von Basel nach Zürich von 90 auf 88 Kilometer.

Das Komitee versteht seinen Ansatz als Alternative zu den mittel- und langfristig geplanten Ausbauten entlang des bestehenden West-Ost-Korridors durch den Aargau via Lenzburg und Aarau, der zu den stärksten belasteten Teilen des SBB-Netzes gehört. Unter anderem der Idee «Bahn 2000 plus» ist es zuzuschreiben, dass die SBB seit 2011 ebenfalls eine weitere Reisezeitverkürzung zwischen Zürich und Bern als Langfristziel formuliert haben, und zwar von nicht ganz 60 auf etwas weniger als 45 Minuten.

Als mitverantwortlich betrachtet werden darf «Bahn 2000 plus» auch dafür, dass das Bundesamt für Verkehr 2011 die Ausbaupläne der SBB im Ost-aargau von der ETH überprüfen liess. Daraus resultierte die Empfehlung, für

die zusätzliche Doppelspur zwischen Zürich und Lenzburg bzw. Rapperswil eine neue Linie anzulegen, die südlich des bestehenden SBB-Korridors verlaufen würde. Die SBB-Pläne enthalten einen Tunnel von Zürich Altstetten bis auf die Höhe von Mellingen und in der Folge einen nördlich des heutigen Korridors verlaufenden Tunnel durch den Chestenberg zwischen dem Birrfeld und Niederlenz, was ein aufwendiges Bauwerk für die Kreuzung und Verbindung des bestehenden und des künftigen Korridors nötig machen würde.

## Weniger Tempo, gleich schnell

Indem «Bahn 2000 plus» und das SBB-Konzept nicht mehr nur bezüglich Kapazität, sondern auch Reisezeitverkürzung analoge Ziele verfolgen, lassen sich die beiden Varianten direkt vergleichen. Während sich die Reisezeit Bern–Zürich unter Einschluss des Umwegs über Olten gemäss SBB um ein Viertel reduzieren lässt, wenn die Maximalgeschwindigkeit auf 250 km/h erhöht wird, lässt sich das auf der Direttissima nach Einschätzung ihrer Promotoren mit maximal 200 km/h erreichen.

Das hätte nicht nur einen vergleichsweise geringeren Energieverbrauch zur Folge, sondern entspräche auch dem auf 200 km/h ausgelegten heutigen und bestellten SBB-Rollmaterial mit grosser Kapazität für den nationalen Verkehr. Im Gegensatz zum SBB-Ansatz und zur Empfehlung der ETH, bei denen im

Aargau Verknüpfungen mit dem bestehenden West-Ost-Korridor vorgesehen sind, lässt sich die 55 Kilometer lange Neubaustrecke Roggwil–Zürich aber nicht etappieren, und es stellt sich die Frage, ob sich eine solche ausschliesslich auf direkte Züge zwischen grossen Zentren ausgerichtete Linie ausreichend auslasten liesse.

## Knackpunkt Etappierung

Bosshard und Perrelet sehen die Unmöglichkeit, ihren Vorschlag zu etappieren, durch günstigere Gesamtkosten, weniger komplexe Anlagen und einen höheren Fahrkomfort aufgewogen. Was die Auslastung angeht, nehmen sie einen Viertelstundentakt direkter Züge zwischen Bern bzw. Basel und Zürich an, hinzu kämen zwei Intercity pro Stunde von und nach Solothurn–Biel–Lausanne/Genf. – Das «Bahn 2000 plus»-Komitee betont, mit seinem Vorschlag liessen sich spezifische Trümpfe der Eisenbahn (Transport grosser Massen, hohe Geschwindigkeit, geringer Platzbedarf) bei gleichzeitig effizienterer Betriebsführung optimal ausspielen. Die Wirtschaftlichkeit sieht es durch effizientere Rollmaterial- und Personaleinsätze sowie Mehrerträge durch zusätzliche Nachfrage zulasten des Strassen- und Luftverkehrs gegeben. Einer Übernutzung durch Langstrecken-Pendler würde es mit einer Reform des Generalabonnements begegnen.

Meinung & Debatte, Seite 15

# Engelberger deutlich gewählt

CVP bleibt in Basler Regierung.

Einen Angriff der Grünliberalen wehrt die CVP in Basel ab: Ihr Kandidat Lukas Engelberger wird souverän in die baselstädtische Regierung gewählt.

dgy. Basel · Der 39-jährige Jurist und Präsident der baselstädtischen CVP, Lukas Engelberger, rückt für den zurückgetretenen Carlo Conti (cvp.) in den Basler Regierungsrat nach. Er erzielte im zweiten Wahlgang 18 387 Stimmen und lag damit mit erheblichem Abstand vor seiner Kontrahentin Martina Bernasconi: Diese erhielt 11 692 Stimmen. Engelberger wurde auch von der FDP und den Liberalen unterstützt, während SP, Grüne und die SVP keine Wahlempfehlung abgaben. Letztere hatten sich nach dem Misserfolg ihres Kandidaten im ersten Wahlgang zurückgezogen, was Engelberger nun zugutekam.

Im ersten Wahlgang hatte Bernasconi überraschend viele Stimmen gemacht. Doch während Engelberger seine Stimmzahl trotz einer markant geringeren Wahlbeteiligung von 32 Prozent im zweiten Wahlgang halten konnte, fiel Bernasconi dramatisch zurück.



Lukas Engelberger  
Neu gewählter  
Basler Regierungsrat

Abgeschlagen blieb Eric Weber, ein fraktionsloser Aussenseiter im Grosse Rat, der etwas über 2300 Stimmen erzielte. Damit bleibt die parteipolitische Zusammensetzung der Basler Regierung unverändert: Neben dem CVP-Mann gehören ihr drei Vertreter der SP, ein Grüner, ein Freisinniger und ein Liberaldemokrat an.

Zur Ersatzwahl kam es, weil der jetzige Gesundheitsdirektor Carlo Conti Anfang Jahr wegen nicht korrekt abgerechneter Nebeneinkünfte überraschend seinen Hut genommen hatte. Lukas Engelberger wird sein Amt am 1. August antreten. Es ist praktisch sicher, dass er die Direktion seines Vorgängers übernimmt. Engelberger arbeitet derzeit als Rechtskonsulent beim Basler Pharmakonzern Roche und ist Vater von drei Kindern.

## KOSTEN UND ETH-STUDIE

P. S. · Das Komitee «Bahn 2000 plus» veranschlagt die Kosten für den Bau einer Neubaustrecke Roggwil–Zürich Altstetten auf 3,7 bis 3,9 Milliarden Franken und eine Verbindung zwischen Olten und dem Hauensteinbasistunnel auf 1,1 bis 1,3 Milliarden Franken. Diesen 4,8 bis 5,2 Milliarden stellt es Ausbauten gemäss SBB samt Aufrüstung der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist für 250 km/h gegenüber, die sich nach seinen Berechnungen gesamthaft auf 12,7 bis 15,9 Milliarden Franken belaufen würden. Dazu müssten weitere 2 Milliarden für SBB-Rollmaterial aufgewendet werden, das eine Reisegeschwindigkeit von 250 km/h erreicht.

In einer ETH-Masterarbeit werden für eine Neubaustrecke Zürich–Rothrist, die an ihrem westlichen Ende einen anderen Ansatz wählt als «Bahn 2000 plus», Kosten von 5,3 Milliarden veranschlagt. In der Studie heisst es, das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer Neubaustrecke inklusive eines 3,7 Milliarden teuren Anschlusses der Region Basel sei gegenüber den augenwärtig geplanten partiellen Ausbauten im selben Perimeter besser. Gemäss der Studie kosten diese gesamthaft 11,5 Milliarden.

## Ein ähnlicher Vorschlag für den Korridor Genf–Lausanne

P. S. · Die Westschweizer Sektionen der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGöV) zielen ebenfalls darauf ab, auf der Ost-West-Achse durch die Schweiz dem TGV-Credo zum Durchbruch zu verhelfen, das da heisst: direkte Strecken und hohe Geschwindigkeiten.

Daniel Mange, ehemaliger Professor an der ETH Lausanne, hat diesen Ansatz im Jahr 2010 bezogen auf die Schweiz intellektuell untermauert und unter dem Titel «Plan Rail 2050» eine Roadmap für eine Entwicklung in diese Richtung in den kommenden 40 Jahren skizziert. Sie sieht vor, die West-Ost-Achse durch die Schweiz langfristig auf Geschwindigkeiten von mindestens 250 km/h auszubauen und damit die Reisezeit Lausanne–Zürich um eine Stunde zu reduzieren.

Am letzten Mittwoch haben Mange und die Genfer und Waadtländer Sektionen der IGöV in Lausanne die Realisierung einer zweiten Bahnlinie zwischen den beiden Metropolen am Genfersee bis 2030 gefordert. Wie das Komitee «Bahn 2000 plus» stellen auch sie ihre Variante Ausbaupläne der SBB gegenüber, die sich am heutigen Streckenverlauf orientieren und auf eine Etappierung angelegt sind. Sie leiten ihren Vor-

schlag aus früheren Studien ab, die sie in ihrem Kreise entwickelt haben, namentlich aus ihrem vor vier Jahren lancierten und umfassend begründeten Konzept «Bahn 2050».

Zwar soll diese Linie für hohe Geschwindigkeiten ausgelegt werden; im Vordergrund steht aber die Erhöhung der Kapazität. Die SBB gehen für die Strecke Genf–Lausanne von einer Verdoppelung ihrer Frequenzen bis 2030 auf täglich 100 000 Passagiere aus. Neu gebaut werden soll nach den Vorstellungen der IGöV-Sektionen eine für Hochgeschwindigkeitszüge taugliche Doppelspur ohne Zwischenstationen zwischen Genf und Renens. Diese soll möglichst entlang der Autobahn verlaufen und zwischen 3,8 und 4,4 Milliarden Franken kosten, dies bei einem Aufwand von 60 bis 70 Millionen Franken pro Kilometer.

Die Mehrkosten gegenüber dem, was SBB und Kantone an Bahnausbauten zwischen Genf und Lausanne planen (neben Ausbauten der Bahnhöfe soll die bestehende Strecke weitgehend dreispurig werden), betragen die IGöV-Sektionen auf 1 bis 1,6 Milliarden. Als Mehrwert führen sie, wie das Komitee «Bahn 2000 plus», die dadurch mögliche Tren-

nung der schnellen (Personenfernverkehr) und langsamen Züge (Regional- und Güterzüge) an. Weitere Argumente für ihren Lösungsansatz sind: Sicherheit und Stabilität des Betriebs (Genf würde bei Betriebsstörungen nicht mehr vom schweizerischen Eisenbahnnetz abgeschnitten), die Möglichkeit S-Bahnen weiter auszubauen, Hochgeschwindigkeitsverkehr von Frankreich über Genf bis Lausanne und der Wegfall aller temporären Einschränkungen, die aus dem langjährigen Ausbau der bestehenden Linie entstehen.

Sie möchten ihr Projekt bis 2030 umgesetzt sehen. Es im Hinblick darauf zu vertiefen, wäre möglich. In der vom Parlament verabschiedeten Liste von Vorhaben, die unverzüglich zu konkretisieren sind, figuriert der «Kapazitätsausbau Lausanne–Genf» ohne Bezug auf eine bestimmte Variante. Für den Fall, dass sich ihr Projekt nicht (vollumfänglich) mit öffentlichen Mitteln realisieren lässt, regen die IGöV-Sektionen alternative Finanzierungsmodelle an, beispielsweise eine öffentlich-private Partnerschaft.

Daniel Mange: Bahn-Plan 2050 – Mehr Tempo für die Schweiz, Verlag Rüegger Zürich/Chur 2012, Fr. 28.–.

## Nachdenken über die politischen Rechte

Arbeiten in der Bundeskanzlei

C. W. · Auf Initiative der zuständigen Sektion der Bundeskanzlei befasst sich seit März eine «Denkgruppe Democrazia Vivanta» mit Problemen und allfälligen Reformen im Bereich der politischen Rechte. Wie die «Sonntags-Zeitung» berichtet, geht es unter anderem um die Frage, ob zusätzliche Gründe eingeführt werden sollen, Volksinitiativen ungültig zu erklären, und ob die Gültigkeit im Voraus geprüft werden soll. Auch die Erhöhung der notwendigen Unterschriftenzahl oder die Verkürzung der Sammelfrist stand zur Diskussion. Weitere Themen sind das Ausländerstimmrecht, die Transparenz der Finanzierung von Parteien und Kampagnen sowie Regeln für Meinungsumfragen. Die Mitglieder der Gruppe stammen aus der Bundesverwaltung, der Wissenschaft und weiteren Kreisen. Die ausgearbeiteten Vorschläge sollen in Grundlagen für eine langfristige Strategie einfließen. Die Arbeiten sind aber nicht Teil eines Gesetzgebungsprojekts.