

Mehr Luft für die Eisenbahn mitten im Mittelland

Baubeginn für die zweite Doppelspur im Solothurner Niederamt, durch die der Korridor Olten–Zürich durchgehend vierspurig wird

Am Samstag haben Spitzen von Politik und SBB den symbolischen Auftakt für den Bau des 3,5 Kilometer langen Eppenbergtunnels westlich von Aarau gegeben. Der Ausbau erhöht die Kapazität der Bahn, hat aber auch einen Pferdefuss.

Paul Schneeberger, Aarau

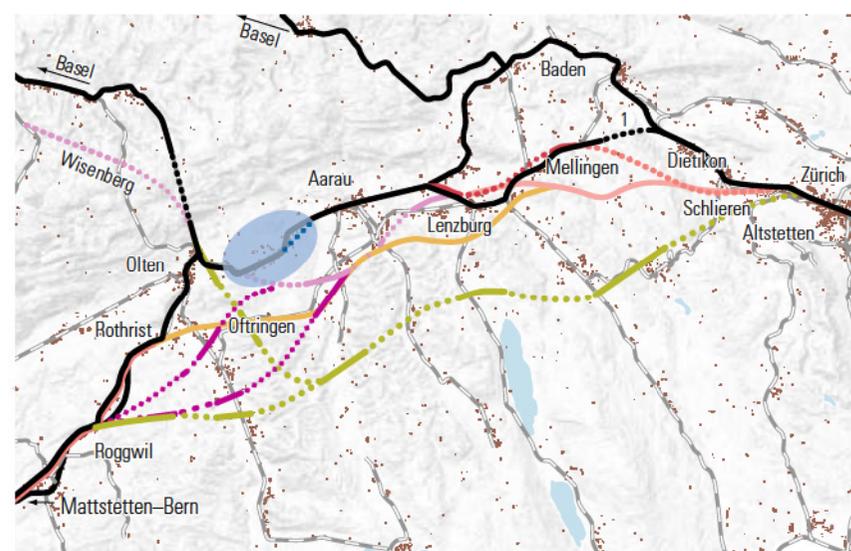
So sehr immer wieder der Gotthard im Mittelpunkt der verkehrspolitischen Aufmerksamkeit steht, so sehr bestehen die wirklichen Herausforderungen auf diesem Feld im Mittelland. Anders als auf der Nord-Süd-Achse wird hier, wo die Schweiz und mit ihr der Verkehr am stärksten wächst, aber nicht geklotzt, sondern «etappiert ausgebaut».

Neuralgischer Punkt Olten

Auch der Startschuss, den Bundesrätin Doris Leuthard, die Baudirektoren der Kantone Solothurn und Aargau, Roland Fürst und Stephan Attiger, sowie SBB-CEO Andreas Meyer am Samstag gegeben haben, bildet den baulichen Auftakt zu einer solchen Etappe: zur 800 Millionen Franken teuren zweiten Doppelspur zwischen Olten und Aarau inklusive des dreieinhalb Kilometer langen Eppenbergtunnels. Damit wird der Bahnkorridor Olten–Zürich durchgehend vierspurig. Verkehrsministerin Leuthard gab ihrer Hoffnung Ausdruck, das möge dazu beitragen, die Staus auf

Langfristige Entwicklung des Bahnnetzes (Varianten)

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



QUELLE: BAHN 2000 plus / SBB / ETH

5 Kilometer

NZZ-INFOGRAFIK / cka.

■ Heutige Korridore Bern/Basel–Zürich

1 Heitersbergtunnel

■ Ausbau Aarau–Olten
(inklusive Eppenbergtunnel)

Weitere mögliche Ausbauten

Variante SBB:²

■ 1. Etappe: Chestenbergtunnel

■ 2. Etappe: Honeretunnel

Spätere Ausbautetappen:

■ Südumfahrung Aarau, Wisenberg

■ Südumfahrung Olten (2 Varianten)

Variante ETH:²

■ 1. Etappe: Neubaustrecke Schlieren–Lenzburg

■ 2. Etappe: Neubaustrecke Lenzburg–Rothrist

² zusätzlich für Reduktion Reisezeit Bern–Zürich auf 45 Minuten

Variante Bahn 2000 plus

■ Neubaustrecke Altstetten–Roggwil

■ Ertüchtigung Mattstetten–Rothrist (250 km/h)

der Autobahn 1 zu verringern. Der erste Schritt zur SBB-Vierspur Olten–Zürich war am 1. Juni 1975 mit der Inbetriebnahme des Heitersbergtunnels von Mellingen im Reusstal nach Killwangen im Limmattal samt Doppelspurausbau des Abschnitts Lenzburg–Mellingen gesetzt worden. Diese Ausbauten gestatteten es, die Fahrzeit direkter Schnellzüge Bern–Zürich gegenüber der bisherigen Route über Brugg und Baden um sieben Minuten zu reduzieren.

Solche Beschleunigungen sind durch die zweite Doppelspur Olten–Aarau

nicht zu erwarten. Sie dient ausschliesslich dem Kapazitätsausbau auf diesem Abschnitt, der auch von den schnellsten Zügen Basel–Zürich sowie von den West-Ost-Güterzügen benützt wird.

Abgeschlossen werden soll das Projekt Ende 2020. Ab 2021 wird es den Viertelstundentakt der Intercity-Züge Bern–Zürich in den Hauptverkehrszeiten sowie den Intercity-Halbstundentakt Biel–Zürich ermöglichen. Im Regionalverkehr soll ganztägig der Halbstundentakt Olten–Aarau unter Einchluss einer direkten Verbindung Zo-

lingen–Olten–Aarau angeboten werden. Strategischer Pferdefuss dieses Ausbaus der Eisenbahn im Solothurner Niederamt ist, dass die Rolle des Knotens Olten als neuralgischer Punkt im SBB-Netz akzentuiert wird.

Abgesehen davon, dass die Erhöhung der Anzahl Züge auf den Zulaufstrecken dort die Komplexität erhöht, werden Betriebsstörungen in Olten weiterhin den Bahnbetrieb in der ganzen Schweiz beeinträchtigen, weil keine tauglichen Umfahrungen des Kreuzungspunkts von West-Ost- und Nord-

Süd-Verkehrs bestehen. Bis Olten der-einst per Bahn auch umfahren werden kann, dürften weitere Jahrzehnte ins Land ziehen (vgl. Grafik).

Die von einem Komitee unabhängiger Personen mit Bahnerfahrung vorgeschlagene Variante «Bahn 2000 plus», die eine konsequente Entflechtung der schnellen und langsamen Verkehre zwischen Bern–bzw. Basel–Zürich gestatten würde, bedingte anstelle der politisch gewollten Etappierungen eine gebündelte Investition in die Hauptachsen. Bevor dereinst, basierend wohl auf Vorschlägen der SBB oder der ETH, Umfahrungen von Olten konkretisiert werden, steht eine weitere möglichst direkte Doppelspur zwischen Aarau bzw. Lenzburg und Zürich auf der politischen Traktandenliste, die rund 5 Milliarden Franken kosten dürfte. Sie würde dem Mehrverkehr im nach Westen expandierenden Metropolitanraum Zürich Rechnung tragen.

Auch auf der Strasse

Auch die zunehmend überlastete Autobahn 1 wird etappiert ausgebaut. Im Moment läuft die Planung für den Ausbau des 22 Kilometer langen Abschnitts Luterbach–Härkingen auf sechs Spuren. Seine Kosten sind auf 750 Millionen Franken veranschlagt; baulich realisiert werden soll er zwischen 2022 und 2030. Pendent ist ferner eine Aargauer Standesinitiative, die zwei zusätzlichen Spuren auf der A 1 zwischen Aarau Ost und dem Birrfeld, anders als der Bund das tut, höchste Priorität zumessen möchte.