

# Ein teures Fahrplan-Fiasko

Zwei Milliarden Franken kostete der Zürcher Durchgangsbahnhof – was haben die Bahnfahrer davon? Eine Analyse

Zu politisch statt sachlich bestimmt, ist das Konzept 2025 für den Schweizer Bahnfahrplan nicht zukunftstauglich. Es muss neu erarbeitet werden.

VON HANS BOSSHARD\*

**Z**wölf Minuten lang sollen die wichtigsten Züge im Zürcher Durchgangsbahnhof halten – statt elf und neun Minuten im alten Kopfbahnhof: ein kurioses Beispiel aus dem Referenzkonzept des Bundesamtes für Verkehr (BAV) für das Fahrplanangebot 2025. Dabei wurden allein in Zürich zwei Milliarden Franken und national 12 Milliarden (ohne Neat) für den Ausbau des Schweizer Schienennetzes investiert.

Kaum weniger absurd, dass die Genfer Intercity-Züge von Zürich nach St. Gallen nur eine Minute weniger benötigen sollen als bisher. Mit dem Ende der Bauarbeiten, neuem Rollmaterial für schnellere Kurvenfahrten, dem Weinbergtunnel nach Oerlikon, rascher befahrbaren Weichen im Bahnhof Winterthur und der Überwerfung Hürlistein für die kreuzungsfreie Einmündung der Flughafenlinie ein allzu bescheidenes, ein ungenügendes, ein inakzeptables Resultat.

Zwei bis drei Minuten entfallen auf die deutsche Idee (München Pasing lässt grüssen), den Fernzug auch den Stadtbahnhof Oerlikon bedienen zu lassen. Durch die Streichung der Halte ab Winterthur wird bei Neigezügen die Reisezeit Zürich-St.Gallen immerhin erstmals seit dem Bau der Flughafenbahn auf 59 Minuten gedrückt, aber nicht auf die systemgerechten, im Taktfahrplan notwendigen 56 Minuten.

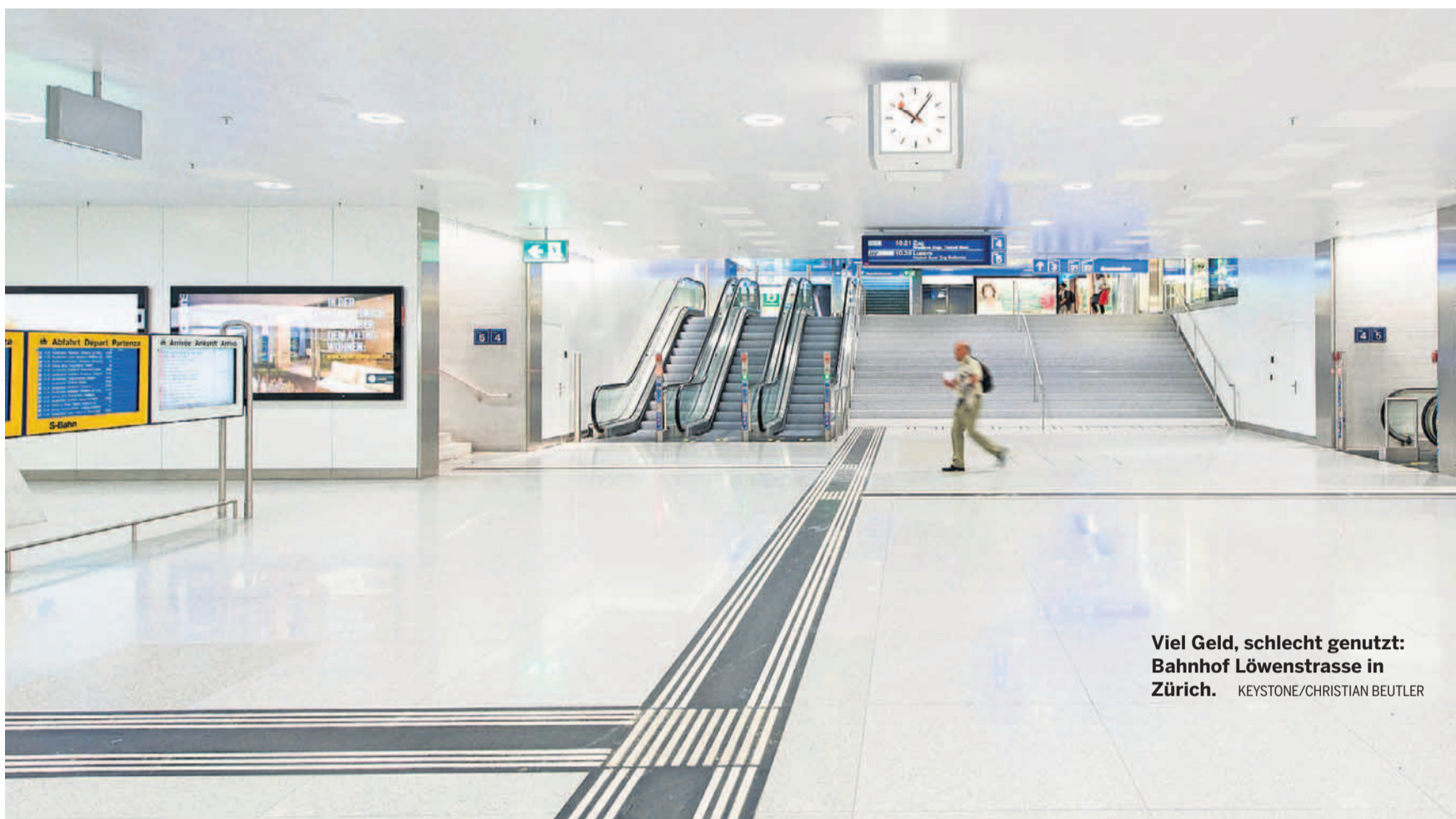
Die Haltezeiten im Zürcher Durchgangsbahnhof der Intercity-Züge Brig-Bern-Romanshorn und der Züge Genf-St. Gallen via Biel sollen je 7 Minuten betragen. Kein «Ausreisser» wie bei den Genfer IC, doch deutlich mehr, als die zwei bis vier S-Bahn-Minuten, die viele sich vorgestellt und gewünscht hatten. Der Luzerner Flughafenzug kommt im Kopfbahnhof mit fünf Minuten aus, die ICE wenden im alten Stuttgarter Kopfbahnhof planmässig in vier Minuten.

Der Ausbau des Bahnhofs Löwenstrasse für den Fernverkehr mit dem längsten Viadukt der Schweiz nach Altstetten bringt nicht mehr, weil auch im Durchgangsbahnhof Anschlüsse die Aufenthaltszeiten bestimmen. Vor allem aber wurde, ungeachtet der hohen Investitionen für die Neat, der Anschlussprogramme zur Bahn 2000 und der Bauten in Zürich und für S-Bahnen noch kein neues Angebot entworfen, sondern nur am alten Fahrplan herumgeflickt.

«Noch»: Die Aufgabe ist wichtig, muss nachgeholt werden und hat mit einem weissen Papier in Zürich zu beginnen, wie das beim Taktfahrplan 1982 und bei der Bahn 2000 selbstverständlich war. Im bedeutendsten Knotenpunkt des Landes dürfen nicht bloss anderswo fixierte Linien zu fast zufälligen Zeiten zusammenlaufen. Der Zürcher Hauptbahnhof mit seinen 8 Durchgangs- und 18 Kopfgleisen für den Reiseverkehr hat den Ausgangspunkt der Konstruktion zu bilden.

**DAS HAUPTPROBLEM** im nationalen Fernverkehr ist die Belastung der Strecke Bern-Zürich. Ohne zunächst nachdrücklich eine angemessene Tarifierung des problematischen Langstrecken-Pendlerverkehrs anzustreben, wollen die SBB 400 Meter lange Züge formieren. Zwar operiert die SNCF beim TGV Atlantique mit 480-Meter-Kompositionen, doch haben die Passagiere bei der obligatorischen Platzreservierung – allenfalls zuvorderst – keine Wahl. In der Schweiz ist die Akzeptanz ungewiss und der dafür notwendige Bahnhofumbau Lausanne enorm teuer.

Von Lausanne bis Olten (bis zur Realisierung der Neubaustrecke Roggwil-Altstetten noch nicht bis Zürich) steht die



Viel Geld, schlecht genutzt: Bahnhof Löwenstrasse in Zürich. KEYSTONE/CHRISTIAN BEUTLER

West-Ost-Transversale doppelt zur Verfügung. Die landschaftlich ebenbürtige Bieler Linie ist besser als die kurvenreiche Freiburger Strecke trassiert. Vernünftig wäre es daher, den Westschweizer Verkehr zur Entlastung der Berner Intercity-Züge möglichst via Jurafuss zu leiten. Das neue Bundeskonzept tut das Gegenteil.

**ECHTE IC-ZÜGE** sollen über Biel weiterhin nicht verkehren. Von Lausanne nach Zürich wird am Jurafuss sechsmal angehalten, via Bern nur zweimal. Eine der zwei stündlichen Verbindungen Biel-Zürich läuft weder von Genf noch von Lausanne durch. Der Komfort müsste jenem über Bern gleichwertig sein, was die ICN-Züge nicht bieten. Im Konzept sind nun sogar die direkten Züge (Genf-)Morges-Bussigny(-Biel) zugunsten des Umwegs über Lausanne gestrichen.

In Stosszeiten (BAV 6-9 und 16-19 Uhr) sollen die IC-Züge Bern-Zürich viertelstündlich verkehren, die neuen Angebote mit Halt in Aarau. Das kann nicht gutgehen, da die Aarauer Pendler stark besetzte Züge vorfinden würden und in der Gegenrichtung Reisende nach Bern von der Nahverkehrsfunktion ihrer Verbindungen wenig begeistert wären.

Herungesprochen hat sich, dass die SBB mit dem Aarauer ICHalt den Sukkurs der Aargauer Regierung für den Chestenbergtunnel anstelle der kürzeren und günstigeren Linie Roggwil-Altstetten für IC-Züge von Bern, Biel und Basel nach Zürich erlangten. Nichts spricht dagegen, Nonstop-Züge Aarau-Zürich zu führen. Seit der Einführung der Bahn 2000 rollt von Bern via Neubaustrecke (200 km/h) Aarau-Brugg-Baden mit Einheitswagen IV der wenig geschickt zum Interregio umgetaufte «Aargauer IC». Er könnte halbstündlich verkehren.

**NICHT EINSICHTIG IST**, weshalb der bewährte Durchlauf Basel-Chur, oft mit Speisewagen, in Zürich gebrochen werden soll. Eher hätte man, als Anschluss an die RhB-Express-Züge, ICE erwartet, auch wenn die technische Zuverlässigkeit dieser Hochgeschwindigkeitszüge dringend der Verbesserung bedarf. Vor allerdings langer Zeit haben die SBB erklärt, dass die Nachfrage für direkte Züge Bern-Chur nicht geringer wäre als für Bern-St. Gallen.

Bei der blossen Fortschreibung alter Konzepte offenbar niemandem aufgefallen ist, wie wenig zumutbare Anschlüsse

aus der Zentralschweiz in den Jura existieren, sei es in Olten, Basel oder via Bern nach Neuenburg. Die letztere Verbindung, von der BLS betrieben, fehlt im BAV-Fernverkehrsnetz, obwohl Neuenburg, selbst ohne die grössere Stadt La Chaux-de-Fonds als «Hinterland», gleichviel Einwohner wie Schaffhausen zählt.

Der geplante Halbstundentakt Bern-Luzern bietet Chancen für ein wirtschaftlicheres Angebot. So naheliegender die Verknüpfung dieser Interregio-Züge mit den Verbindungen Luzern-Zürich wirkt, so krass klaffen die Nachfragepotenziale auseinander. Ausserdem hätten nur fünf Minuten Wendezeit in Luzern bei jeder Türstörung (der «Spezialdisziplin» der SBB) Zugsausfälle zur Folge. Direkte Züge Neuenburg-Bern-Luzern würden beidseits neue Märkte eröffnen.

Der zweite Berner Zug kommt einem Luzerner IR nach Basel in die Quere, der deshalb auf den Abschnitt Zofingen-Basel beschränkt werden soll. Um das Umsteigen zu erleichtern, wollen die SBB den Bahnhof Zofingen mit einem Wendegleis in Mittellage ausstatten. Den Protest der Luzerner Regierung dürften die SBB mit einem Hinweis auf

die geringe Nachfrage des Basler Zuges kontern. Zu günstigeren Zeiten, mit Anschlüssen, fände er mehr Interesse.

Von neuen halbstädtischen Zentren, hat die NZZ mit Recht moniert, nehmen die SBB keine Kenntnis. Ebenso wenig interessieren anscheinend Überlegungen des ETH-Verkehrsexperten Prof. Ulrich Weidmann, der Tangentialverbindungen empfiehlt. Die Abschaffung des Halts eines Luzerner Schnellzugs in Thalwil, nach jener aller Gotthardzüge, verweist Reisende ans linke Zürichseeufer (mit über 100 000 Einwohnern) und Richtung Glarus/Graubünden auf den Weg über Zürich.

**DAS FAHRPLAN-REFERENZKONZEPT 2025** ist misslungen. Es hat den Rang von Makulatur, ist nicht zukunftsweisend, steht in keinem vertretbaren Verhältnis zu den Verkehrsinvestitionen des Bundes und muss neu erarbeitet werden. Die schwierige Aufgabe sollte einer Expertengruppe aus Fachleuten der Bahnen, nicht politischen Organen übertragen werden. Von «Kuhhändeln» ist abzusehen.

\* Der Autor war Eisenbahner und während 37 Jahren NZZ-Redaktor.

## Fahrleitungsstörung: Chaos wäre vermeidbar

Gegen 10 Uhr riss ein TGV aus dem gemeinsamen Bestand von SNCF und SBB gestern Samstag westlich des Aarauer Stadttunnels **den Fahrdraht herunter**. Der Bahnverkehr der West-Ost-Transversale war bis am Mittag vollständig und anschliessend bis um 18 Uhr auf einem Gleis unterbrochen. Davon waren der Regional- und Nahverkehr sowie **Tausende von Passagieren** der Strecke aus der Westschweiz via Bern und Biel nach Zürich und umgekehrt betroffen. Unter ihnen waren wegen des Ferienbeginns auch Reisende aus dem Kanton Bern, die auf dem Weg zum Flughafen Zürich waren. **Rund 160 Personen verpassten** wegen der Streckenunterbrechung ihren Flug und mussten umbuchen, wie ein Sprecher auf Anfrage sagte. Die Fahrleitungsstörung vom Samstag hat erneut die **Un-tauglichkeit der offiziellen Bahnplanung** im zentralen



Der beschädigte TGV. Der Lokführer liess sich ärztlich abklären.

CHRISTIAN VON ARX

Mittelland ins Licht gerückt. Während die Basler Züge statt durch den Hauenstein über die Bözberglinie geleitet werden konnten, besteht für die West-Ost-Verbindungen ab Olten

**keine Umfahrungsmöglichkeit**. Mit Unterstützung, ja auf Wunsch der Aargauer Regierung wird der gesamte Euro- und Intercity-, Interregio-, S-Bahn- und Güterverkehr

durch das **Nadelöhr Aarau-Rapperswil** geführt. Ausser Fahrleitungsschäden beeinflusst durch Entgleisungen, Stellwerk-, Signal-, Block- und Weichenstörungen, Beschädi-

gungen am Gleis, Witterungseinflüsse sowie Brände in Gleisnähe und nicht zuletzt Suizide den Betrieb. Daran soll sich gemäss Bund und SBB auch **mit den bewilligten Fabi-Milliarden wenig ändern**. Geplant sind der Eppenbergtunnel (westlich von Aarau) und der Chestenberg- und der Honerettunnel (östlich aus dem Raum Rapperswil). Ein regional- und parteipolitisch unabhängiges Komitee mit einem ehemaligen SBB-Präsidenten, aktiven und früheren Direktoren der grössten privaten und städtischen Verkehrsunternehmen sowie weiteren Fachleuten empfiehlt eine **deutlich kürzere und kostengünstigere** Neubaustrecke Roggwil (bei Rothrist) – Zürich Altstetten. Das **Referenzkonzept 2025** des Bundesamtes für Verkehr widerlegt dessen Argumente nicht, sondern schweigt die Möglichkeit tot. (BD)