

Unterirdisch von Zürich bis Aarau

Dank dem Mega-Tunnel in nur 44 Minuten von Zürich nach Bern: Das Projekt erhält vom Bund gute Noten

SBB: In weniger als 45 Minuten von Zürich nach Bern

Neuer Plan des Bundes könnte Fahrzeit massiv verkürzen

VON STEFAN EHRBAR

Seit Jahren plant der Bund einen Ausbau des Schienennetzes im Mittelland. Bisher ging man dabei vom Bau der neuen Tunnel Chestenberg und Honeret aus. Nun kommt eine neue Variante ins Spiel. Statt der beiden Projekte könnte ein einziger, langer Bahntunnel zwischen Rapperswil und Zürich Altstetten gebaut werden.

Ein solches Unterfangen, so errechneten es die Planer des Bundes, wäre sogar kostengünstiger als der Bau der beiden anderen Tunnel. Mit dem Mega-Tunnel könnte die Fahrzeit zwischen Zürich und Bern in Zukunft von knapp einer Stunde auf unter 45 Minuten gesenkt und das Bahnangebot insbesondere im

Aargau deutlich ausgebaut werden. BDP-Nationalrat Bernhard Guhl unterstützt das Projekt: Eine solche Neubautrecke sei den beiden Alternativen vorzuziehen. Sie erlaube die Einführung des Viertelstundentakts auf diversen Linien im Aargau und Richtung Zürich, sei im Betrieb stabiler und ermögliche höhere Zeitgewinne.

ANDERE POLITIKER allerdings warnen vor dem Projekt. Das sei ein Wunsch der Bahnbetreiber, für den das Geld fehle, sagt SVP-Verkehrspolitiker Ulrich Giezendanner. Er fordert deshalb einen Planungsstopp: «Der Unterhalt des gesamten Schienennetzes wird derart hoch, dass im Moment keine neuen Projekte mehr geplant werden dürfen.» > SEITE 5

VON STEFAN EHRBAR

Die Bahnreise von Zürich nach Bern führt quer durch den Aargau. Noch. Denn in Zukunft könnte die Bahn grosse Teile des Mittellandes unterirdisch durchqueren. In den vergangenen Monaten hat der Bund Varianten zum Schienenausbau im Mittelland geprüft. Ein solcher soll es ermöglichen, das Angebot auszubauen. Dabei sind die Planer zu einem überraschenden Schluss gekommen.

Bisher stand der Bau zweier neuer Tunnel im Vordergrund: der Chestenberg-Tunnel zwischen Ruppenswil und Gruemet und der Honeret-Tunnel zwischen Zürich Altstetten und Gruemet. Die beiden Tunnel würden zusammen etwa 5 Milliarden Franken kosten.

DIE FACHLEUTE HABEN aber auch eine weitere Variante geprüft: Einen einzigen, rund 28 Kilometer langen Tunnel zwischen Zürich Altstetten und Ruppenswil nahe Aarau (siehe Grafik). Die Planer fanden heraus: Gegenüber der Variante mit zwei Tunnels wäre das sogar günstiger. «Die jüngsten Abklärungen zeigten, dass eine direkte Linienführung gegenüber der Variante Honeret und Chestenberg ein leicht besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist», heisst es im vor kurzem aktualisierten Sachplan Verkehr. Würden der Chestenberg- und der Honeret-Tunnel gebaut, könnte die Fahrzeit zwischen Bern und Zürich auf 45 Minuten gesenkt werden – mit der kürzeren Direktverbindung sogar noch mehr.

Auf einen Ausbau pocht vor allem der Kanton Aargau. Eine neue Linie würde auf den Schienen Platz für zusätzliche Züge freischaufeln. «Aufgrund der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung braucht es zusätzliche Kapazitäten», sagt der Aargauer BDP-Nationalrat Bernhard Guhl. So werde auf den stark nachgefragten Strecken Olten-Aarau-Zürich oder Brugg-Zürich der 15-Minuten-Takt notwendig werden. Er plädiert für den Direkttunnel. Dort sei eine durchgehende Geschwindigkeit von über 200 Stundenkilometern möglich, womit sich die Fahrzeit Aarau-Zürich um vier bis fünf Minuten verkürze. Die Linie entlaste die jetzige Heitersberglinie und schaffe mehr Kapazität für den Re-

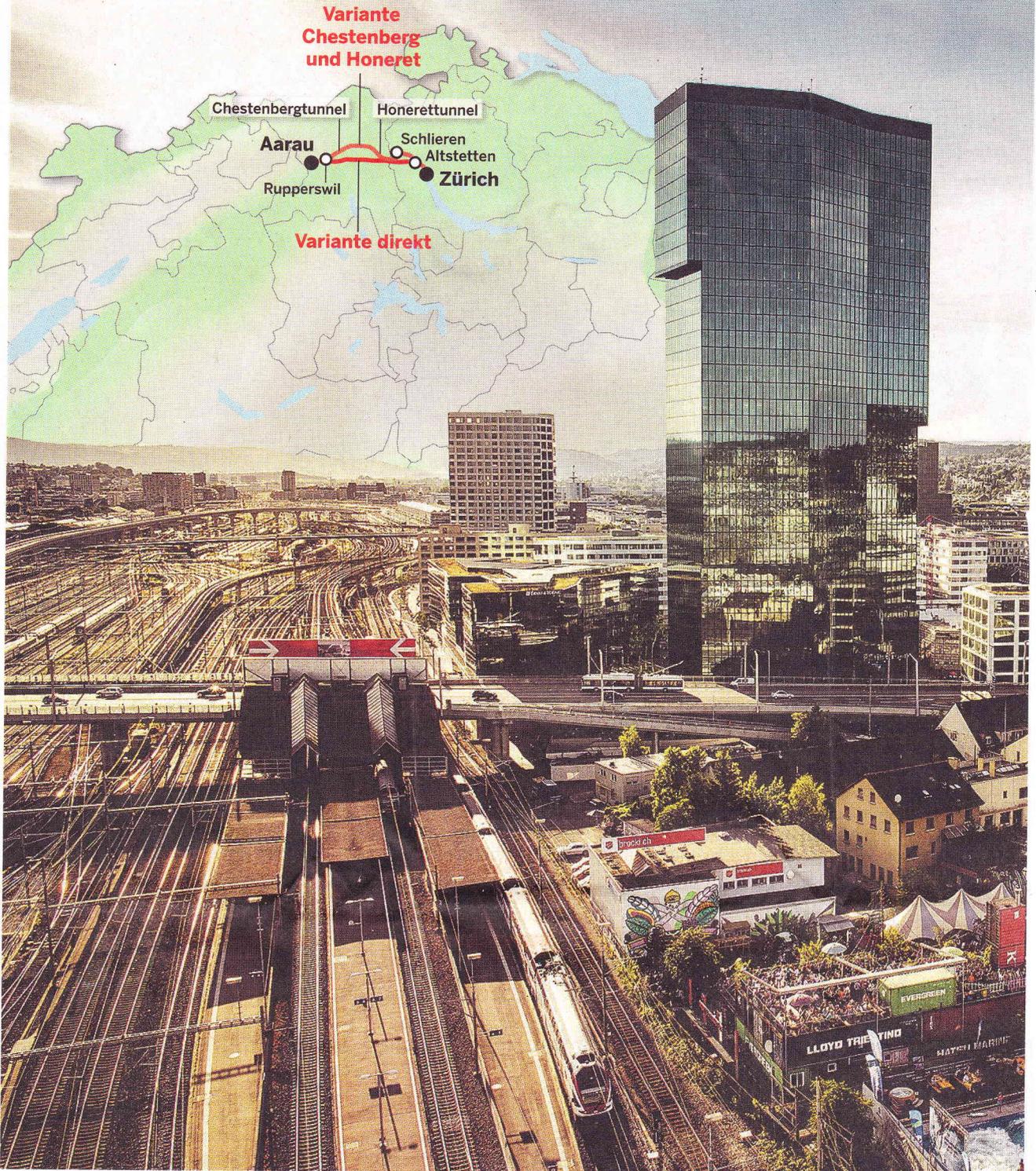
gionalverkehr und Direktzüge. Gegenüber der Variante Honeret- und Chestenberg-Tunnel sei diese Variante im Vorteil: «Die direkte Strecke ist durch die gerade Führung deutlich kürzer. Ich sehe nicht ein, weshalb man den Umweg über den Norden noch machen sollte, wenn die Strecke so oder so fast durchgängig in Tunnels geführt wird.»

WELCHE DER VARIANTEN in die Botschaft zum Ausbauprogramm 2030 aufgenommen wird, über die das Parlament wohl 2018 beraten wird, dürfte das Bundesamt für Verkehr (BAV) noch 2016 entscheiden. Zwar ist der Ausbaubedarf mehr oder weniger unumstritten. «Dieser Abschnitt ist das Rückgrat auf der Ost-West-Achse im Schienennetz», sagt etwa Regula Rytz, Nationalrätin und Co-Präsidentin der Grünen. Doch gleichzeitig schnellen die Kosten für den Unterhalt der Bahn-Infrastruktur in die Höhe, und das nötige Geld über Preiserhöhungen einzutreiben, ist unpopulär.

Vor einigen Tagen veröffentlichte das BAV eine Studie zum Zustand des Schienennetzes. Zwischen 1999 und 2010 sei von den SBB-Verantwortlichen viel zu wenig in die Infrastruktur investiert worden. Der Rückstand muss nun aufgeholt werden und dürfte die SBB noch lange beschäftigen. Für die Periode zwischen 2017 und 2020 erhalten die SBB eine Milliarde Franken mehr Subventionen als in der Periode zuvor. Ab 2020 könnten die Kosten nochmals um 20 Prozent steigen.

Deshalb haben grössere Neubauprojekte einen schweren Stand. «Ich zweifle am Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser Neubaustrecke», sagt SVP-Nationalrat Ulrich Giezendanner. «Es wäre wohl der Wunsch der Bahnbetreiber, eine neue Strecke zu bauen. Ich stelle aber fest, dass das Geld ganz einfach fehlt», sagt er. «Man muss auch bedenken, dass der Unterhalt des gesamten Schienennetzes derart hoch wird, dass im Moment keine neuen Projekte mehr geplant werden dürfen.» Regula Rytz hingegen sagt, laut dem BAV seien beide Varianten besser als andere Optionen. Weil der Unterhalt des Schienennetzes heute eine grosse Herausforderung sei, müsse man aber die Folgekosten im Auge behalten. Der Varianten-Entscheid auf dieser Strecke sei denn auch davon abhängig, wie sich die Unterhaltskosten entwickelten.

ZWEI VARIANTEN DES STRECKENAUSBAUS



Nur wenige hundert Meter weiter westlich könnte es in den Tunnel gehen: Bahnhof Zürich Hardbrücke.

SWISS-IMAGE, SAS