

Sparen und zielgerichtet investieren

Vernehmlassung des Komitees Bahn 2000 plus zum Ausbauschnitt 2035

Das überregionale Komitee Bahn 2000 plus unterstützt die Investitionspläne des Bundesrates für den Schienenverkehr. Kostengünstigere Varianten würden die Realisierung von Projekten mit Ertragspotential ermöglichen. Dringend wären schnellere Verbindungen in den welschen Landesteil. Die Zersiedelung ist auf die Wirtschaftsentwicklung, die Bevölkerungszunahme und die enormen Strassenbauten, nicht auf die Modernisierung der Bahnen, zurückzuführen.

Angesichts der Wünsche der Kantone scheint es dem Komitee angemessen, dass der Ausbauschnitt 2035 für das Schweizer Schienennetz mit 11,5 Mrd. Fr. halb so teuer wie die Neat wird und doppelt so viel wie die Bahn 2000, 1. Etappe, kosten soll. Die Budgetschätzung des Bundesamts für Verkehr und der SBB mit der Projektauswahl im Giesskannensystem begrüßen die 30 Fachleute nicht.

Der Flickenteppich mit wenig direkt erkennbarem Nutzen für die Reisenden kann nicht begeistern. Anzustreben wären in erster Linie eine wieder **verlässliche Bahn** mit wenig Pannen, Störungen und Ausfällen aufgrund eines besseren Infrastruktur- und Rollmaterialunterhalts und ein Ertragszuwachs durch mehr Reisende bei guter Leistungsqualität und **stabilen Preisen**. Ein S-Bahn-Netz Schweiz, das ein dichtes Angebot, aber wenig Komfort, (zu) viele Halte, tiefe Durchschnittsgeschwindigkeiten und häufig Treppen- und Stehplätze verheisst, ist nicht das Ziel.

Das Herzstück fehlt

Die französische SNCF hat um 1970 in wirtschaftlich schwieriger Zeit den Vierspurausbau ihrer Strecke Paris–Lyon abgebrochen und eine um 17% kürzere, 410 km lange Linie für 260 und später 300 km/h mit 35‰ (Gotthard 26‰) Steigung über den bis 900 m hohen Morvan projiziert. Den **Erfolg des TGV** nach nur 5 Jahren Bauzeit kennt auch in den Nachbarländern jedes Kind.

Bereits 2011 unterbreiteten Mitglieder des Komitees Bahn 2000 plus dem BAV und den SBB den Vorschlag, die meistbelastete SBB-Strecke **Olten–Zürich** nicht auf dem Umweg von 1860 zu verdoppeln, sondern die 45 km lange Bahn-2000-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist mit einer um 17% kürzeren, entsprechend günstigeren 55 km langen Linie bis Zürich Altstetten fortzusetzen. Die IC-Fahrzeit Bern–Zürich würde um 25% von 56 auf 42 Minuten, jene der ICN Biel–Zürich von 70 auf 53 und die IC-Zeit Basel–Zürich mit einer 15 km langen Verbindung bei Schöftland von 53 auf 45 Minuten sinken. Olten wäre umfahren, die alte Linie den Interregio-, S-Bahn- und Güterzügen vorbehalten. Der tunnelreiche Abschnitt Mattstetten–Rothrist hat 42 Mio. Fr. pro km gekostet (zum Geldwert von 2010). Die Kapazität einer Strecke **Roggwil–Altstetten** für 200 km/h liegt erheblich über jener einer 6-spurigen A 1. Dennoch fehlt das Herzstück des Bahnausbaus in der Vorlage.

Das BAV will den 55 km langen Neubauabschnitt etappieren, was die Kosten erhöht. Die Pläne für einen Heitersberg II-, einen Chestenberg- und einen Honeret-Tunnel überzeugten aus Gründen, die unser Komitee schon früh namhaft gemacht hatte, das BAV nicht und wurden fallengelassen. 7 Mrd. für einen 31-km-Tunnel (Simplon 20 km) Aarau–Zürich sind dem BAV mit Recht zuviel, auch weil Olten und Aarau damit nicht umfahren wären. Bei jährlich 100 000 Einwohnern mehr vor allem im Mittelland reicht blosses Zuwarten jedoch nicht. Der fragwürdige Plan, 22 statt 14 Züge pro Stunde und Richtung durch den Heitersberg zu trassieren, würde die fragile Betriebslage noch akzentuieren.

Der Neubauabschnitt Roggwil–Altstetten fügt sich perfekt in den nationalen Taktfahrplan ein. Die Strecke **Lausanne–Bern** sollte in der Systemzeit 56 statt 66 Minuten befahren werden.

Günstigere Alternativen

In **Genf** wäre der Abbruch eines markanten Stadtteils für den Bahnhofausbau zu bedauern. Inoffiziell bezeichnen Betriebsfachleute der SBB bei den wenigen Verzweigungen in Cornavin 7 Perronkanten als genügend. Der Zoll kooperiert jedoch nicht. Eine **neue Linie Genf–Renens** wäre nützlicher als ein teurer Tiefbahnhof. Heute schneidet jede grössere Störung Genf für Stunden von der Schweiz ab.

Der **Brüttener Tunnel** zur Umfahrung von Effretikon mit vier Spuren bis Winterthur ist 1987 in der Volksabstimmung zur Bahn 2000 bewilligt worden. Die SBB zogen ihm aber ohne Volksbefragung den Zimmerberg-Basis I genannten Tunnel Zürich–Thalwil vor. Für den "Brüttener" wird nun ein wesentlich teureres Tunnelsystem verlangt. In Effretikon ist der Lärm durch bessere Laufwerke und Bremsen der Bahn reduziert. Der Betrieb profitiert von den lang ersehnten Überwerfungen Hürlistein und Dorfneft. Die zusätzliche Doppelspur nach Winterthur kann in etwas Abstand durch den Wald, der St. Galler IC fahrzeitsparend via Wallisellen geführt werden.

Als bei der Planung der Zürcher S-Bahn der Regierungsrat das 4. Gleis des **Bahnhofs Stadelhofen** einsparte, um die Chancen der Vorlage in der Volksabstimmung zu erhöhen, hat sich die Kosten der "Nachrüstung" dieses Knotenpunktes niemand vorgestellt. Umso mehr ist auf Perfektionismus zu verzichten. Nach Stettbach genügt das Gleis 3 und nach Tiefenbrunnen das tiefliegende Gleis 4. Bei einer Überlastung des Zürichbergs führen auch aus dem Bahnhof Löwenstrasse Gleise ins Oberland.

Die den Gotthardschnellzügen, Interregio-Zügen Zürich–Luzern, der S 24 und Zusatzzügen dienende einspurige Strecke **Horgen Oberdorf–Sihlbrugg–Baar Littli** ist ausgelastet. Bund und SBB wollen eine Weiterführung des Zimmerberg-Basistunnels I Zürich–Thalwil mit einer Abzweigung im Berg, was vom eidgenössischen Parlament seinerzeit abgelehnt wurde. **Thalwil** würde bei dieser Lösung umfahren, und Schnellzugsreisende aus der Zentralschweiz könnten nicht mehr ohne tarifierten Umweg über Zürich nach Landquart–Chur, Glarus und an den Zürichsee gelangen.

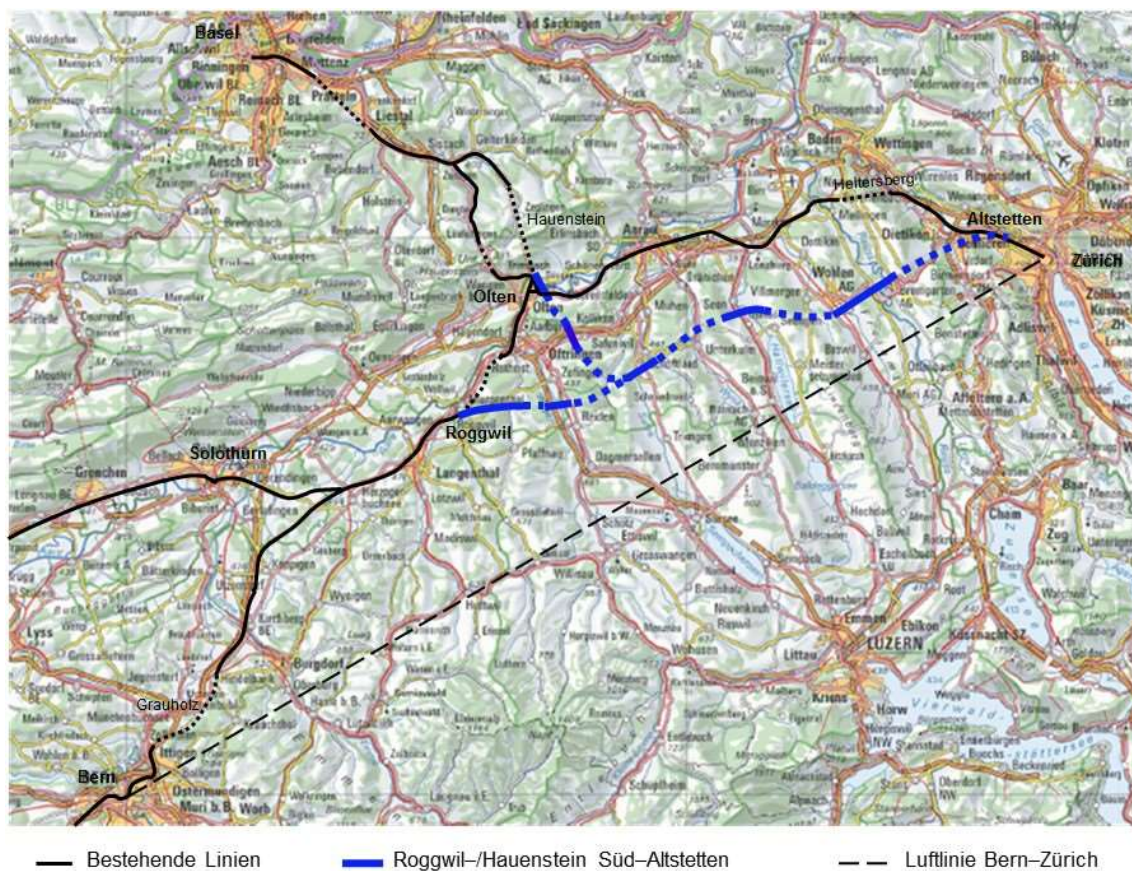
Der Zimmerberg-Basistunnel II erfordert zwei je 11 km lange eingleisige Röhren, die Variante **"Zimmerberg light"** nur 2 km Doppelspurtunnel Horgen Oberdorf–Sihlbrugg und eine 3,4 km lange zweite Einspurröhre bis Baar Littli. Dass die viel kürzeren Tunnel der Alternative gleichviel kosten sollen wie 22 km Basistunnel, ist nicht plausibel. Die Dramatisierung einzelner Hausabbrüche in Thalwil macht diese These nicht glaubwürdiger. Die Einführung eines dritten Gleises aus dem Tunnel in den Bahnhof Thalwil ist vorbereitet. Dank der paketweisen Führung der Schnellzüge von Zürich und der raschen Beschleunigung der S-Bahn-Züge zur Seelinie funktioniert der Betrieb gut. Später ist eine Tieflegung des Gleises 7 mit Perron denkbar. Walter von Andrian, Chefredaktor der "Schweizer Eisenbahn-Revue", hält den Zimmerberg-Basistunnel II für "kaum auslastbar".

Erträge generieren

Der Ende 2006 als CEO der SBB pensionierte Benedikt Weibel warnt vor zu grossen Investitionen. Wenn die Auswahl der Projekte nicht lediglich nach rein regionalpolitischen Gesichtspunkten erfolgt, sollte Weibels Nachfolger Andreas Meyer indessen deutlich höhere Erträge erzielen können. Die **direkte Linie Roggwil–Altstetten** bietet optimale Voraussetzungen dafür.

Bahn 2000 plus – das wirtschaftlichste Ausbaukonzept

Bern/Biel/Basel–Zürich (neu: Roggwil–/Hauenstein Süd–Altstetten)



Kein neues Rollmaterial erforderlich. Die Höchstgeschwindigkeit 200 km/h genügt für Bern–Zürich in 42 (bisher 56) Minuten, Biel–Zürich in 53 (70) und Basel–Zürich in 45 (53) Minuten.

Bahn 2000 plus wird von den folgenden 30 Personen unterstützt (alphabetische Reihenfolge):

Michel Béguelin, ehem. National- und Ständerat, Waadt
Pierre-Alain Bolomey, ehem. Direktor Terminal Terco SA
Hans Bosshard, ehem. Redaktor NZZ
Jakob Bosshard, Vizedirektor der Nationalbank
René Bucher, ehem. Präsident Lok'personal/Vizepräs. SEV
Ing. SIA Walter Dietz, ehem. Direktor BT-Bahn
Dipl. Ing. ETH Hans Eisenring, ehem. Präsident SBB-GD
Kurt Fluri, Nationalrat und Stadtpräsident, Solothurn
Norbert Hochreutener, ehem. Berner Nationalrat
Dr. Andreas Honegger, ehem. Ressortchef Redaktion NZZ
Hans Rudolf Isliker, ehem. stv. Direktor BAV/GD OTIF
Dr. Yvette Jaggi, ehem. Waadtländer Ständerätin
Dr. sc. techn. ETH Ruedi Jeker, ehem. Zürcher Reg'rat
Martin Josi, ehem. Direktor BLS Lötschbergbahn
Dr. Charles Kellerhals, ehem. Direktor EBT/SMB/VHB

Astrid Kugler, dipl. Geographin, ehem. Zürcher Kant'rätin
Dipl. Ing. ETH Richard Kummrow, ehem. Dir. SLM/MOB
Dipl. Ing. ETH Christoph Maag, ehem. Chef AWEL Zürich
Ekkehard Obrist, ehem. Sekt'chef Marketing P'verkehr SBB
Dipl. Ing. ETH Jürg Perrelet, ehem. stv. S'chef B2000 BAV
Roland Schlumpf, Kommunikationsberater
Prof. Dr. phil. Peter Schwarzenbach, Psychologe
Ulrich Sinzig, ehem. Dir. Aare-S., Ehreuzvizepr. Weltv. ÖV
Ing. HTL Theo Stolz, ehem. ZfW-Chef Jurabahnen
Bernhard Studer, Betriebswirtschaftler
Dipl. Ing. SIA Peter Suter, ehem. Sekt'chef BAV/TCS-Präs.
Dr. Hans Martin Tschudi, ehem. Basler Regierungsrat
Hans G. Wägli, ehem. Pressechef SBB
Dipl. Masch. Ing. ETH Roger Waller, Unternehmer
Dr. Armin Zürcher, Zahnarzt/Zahnchirurg