

Bahnausbau Zürich–Aarau

Ein langer Tunnel samt Stolperstein

von Paul Schneeberger / 1.3.2016, 16:15 Uhr

Im Aargau soll ein 30 Kilometer langer Tunnel entstehen. Dieser Brocken kollidiert mit der Strategie, Projekte so zu portionieren, dass pro Ausbauschnitt Vorhaben in allen Regionen zum Zuge kommen.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat einen Vorentscheid für den weiteren Ausbau der Eisenbahn zwischen Zürich und Aarau gefällt. Demnach soll von Zürich bis Rapperswil ein direkter, 30 Kilometer langer Tunnel entstehen. Die ursprünglich von den SBB favorisierte Variante mit zwei Tunnels (Honeret und Chestenberg), die bei Mellingen eine oberirdische Passage und Verknüpfungen mit bestehenden Strecken enthalten hätte, wird ad acta gelegt. Gemäss BAV schneidet die Option, die zum zweitlängsten Bahntunnel der Schweiz führen würde, betrieblich und wirtschaftlich besser ab, als die Variante mit zwei aufeinander folgenden Tunnelstrecken. Als Vorteile des langen Tunnels nennt es die Entlastung des Raums Lenzburg vom Güterverkehr sowie den Verzicht auf die Querung eines Naturschutzgebiets.

Laut BAV soll die neue Doppelspur sowohl von Personen- und Güterzügen befahren werden können, und mit ihr ist kein Ziel zur Verkürzung der Reisezeiten verbunden. Damit Züge die Strecke Bern–Zürich in 44 statt 56 Minuten zurücklegen könnten, wären zusätzliche Ausbauten zwischen Aarau und Olten nötig, heisst es. Festgelegt hat sich das Bundesamt auch beim Standort für das Ostportal des neuen Tunnels. Nachdem dafür bis anhin Schlieren und Zürich Altstetten zur Diskussion standen, gilt nun ein Tunnelende in Altstetten als gesetzt, wodurch sich eine zusätzliche oberirdische Doppelspur bis Schlieren vermeiden lässt.

Die reinen Investitionen beider Varianten bewegen sich in einem ähnlichen Rahmen und liegen demnach bei rund 5,5 Milliarden Franken. Es wird sich zeigen, inwiefern dieser grosse Brocken für den unbestrittenermassen grössten Engpass auf dem schweizerischen Bahnnetz mit der politischen Strategie kollidiert, einzelne Projekte so zu portionieren, dass pro Ausbauschnitt Vorhaben in allen Landesteilen berücksichtigt werden können. Da davon auszugehen ist, dass dieses Projekt im Ausbauschnitt 2030 Platz haben müsste, würde es diesen dominieren, vor allem wenn dessen Gesamtvolumen, was durchaus möglich ist, auf 7 Milliarden Franken beschränkt bliebe. Aus dem Parlament kommt deshalb schon der Ruf nach «politischen Voraussetzungen dafür, dass die Finanzierung und damit parlamentarische Genehmigung in verschiedenen Tranchen erfolgen kann», wie es Thierry Burkart (fdp., Aargau) ausdrückt, der Mitglied der nationalrätlichen Verkehrskommission ist.

Zum Thema



Schnell häufiger und zum Teil auch schneller

von Paul Schneeberger / 11.7.2011

Der Bundesrat will das Bahnnetz bis 2025 für 3,5 Milliarden Franken ausbauen. Die SBB möchten bis dann Ausbauten in der

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG. Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Neue Zürcher Zeitung ist nicht gestattet.

Höhe von 5,7 Milliarden, und ergänzend haben sie ein Konzept für eine etappierte Beschleunigung ausgearbeitet.
