

Bahn im Dreieck Zürich - Basel - Bern

Die Eisenbahnknoten sind zu komplex

Gastkommentar

von PAUL STOPPER

Die gegenwärtige Weiterentwicklung der Eisenbahn in der Schweiz ist von gefährlicher Eindimensionalität geprägt. Die derzeitige Bahnplanung für den Abschnitt zwischen Zürich und Bern zum Beispiel scheint sich nur auf einen einzigen Punkt zu konzentrieren: Wie kommt man am schnellsten und ohne Tangierung von Landschaften von Zürich nach Aarau? Aber: Ist Aarau denn das einzige Ziel? Und ist es das wirkliche Ziel, wie nun vom Bundesamt für Verkehr vorgesehen, in einem 30 Kilometer langen Tunnel 250 km/h schnell fahren zu können, um dann abbremsen zu müssen, weil sich der Bahnhof Aarau nur mit 140 bis 160 km/h passieren lässt – was gefährlich genug ist?

Um es vorwegzunehmen: Dieser Ansatz greift zu kurz. Denn was kommt nach Aarau? Die Züge fahren auf der alten, kurvenreichen Strecke weiter nach Olten und gefährden auch dort wieder wartende Passagiere auf den Perrons.

Die SBB haben während Jahrzehnten keinerlei Anstrengungen unternommen, Lösungen zur Entlastung der Engpässe Aarau und Olten aufzuzeigen. Nach ihrer Maxime sollen alle Züge auf der Ost-West-Achse auf Dauer zwingend diese Engpässe passieren müssen. Eine kleine Stellwerkstörung, und schon sind der gesamte Ost-West-Verkehr und teilweise auch die Verbindung Zürich-Basel lahmgelegt. Im letzteren Fall werden die Züge von Zürich nach Basel über Baden umgeleitet, was jeweils einen kleinen Zeitverlust von nur 5 bis 7 Minuten zur Folge hat. Bevor die Pläne für einen halben Gotthardbasistunnel zwischen Zürich und Aarau konkretisiert werden, sollten die Verkehrsströme genauer untersucht werden. Zu fragen ist, weshalb die bestehende Heitersberglinie von Zürich nach Aarau überlastet ist – wahrscheinlich wegen einer übermässigen Bündelung von Zügen (ganzer Personenverkehr Zürich-Westschweiz und Zürich-Basel-Deutschland/Frankreich und viele Güterzüge vom und zum Rangierbahnhof Limmatal).

Es ist unbestritten, dass die Route Zürich-Basel über die Heitersberg- und die Hauensteinlinie unter Umfahrung von Olten heute die schnellste ist. Dieses Konzept hat sich sehr gut bewährt. Die distanzmässig kürzeste Linie zwischen Zürich und Basel ist jedoch nach wie vor jene über Baden. Angesichts der geringen zeitlichen Differenz von Fahrten über die beiden möglichen Routen drängt sich die Frage auf, wie die Stammstrecke über Baden-Brugg so attraktiv gestaltet werden kann, dass sich die Heitersberglinie entlasten lässt. Unter anderem liesse sich überlegen, inwiefern sich die Strecke Turgi-Koblenz und die stillgelegte Strecke Koblenz-Laufenburg(-Stein) für den Güterverkehr so ausbauen liessen, damit sich auf diesem östlichen Korridor der Bözberg umfahren liesse. Nötig wäre eine neue, direkte Verbindungsschleife westlich von Koblenz;

die Linienführung wäre energiesparender, weil kaum Höhenunterschiede zu überwinden wären. Um den Ballungsraum Baden von Emissionen zu entlasten und die Züge zu beschleunigen, könnte ein Tunnel von der Wettinger Limmatbrücke bis zur Kehrichtverbrennungsanlage Turgi ins Auge gefasst werden. Auch ein Bözberg-Basistunnel wäre zu erwägen.

Eine Entflechtung der Verkehrsströme drängt sich auch bei Olten auf. Denkbar ist hier eine Neubaustrecke zwischen Othmarsingen entlang der Autobahn 1 bzw. der Regionallinie Lenzburg-Safenwil samt Anschluss an die Neubaustrecke Rothrist-Mattstetten(-Bern) im/beim Murgenthaltunnel. Alle bisherigen Bestrebungen der schweizerischen Eisenbahnplaner konzentrierten sich auch beim neuen Juradurchstich allein auf den Korridor entlang der bestehenden Hauensteinlinie (Liestal-Olten). Auch hier ist die Konzentration allein auf diesen einzigen Korridor nicht zielführend. Es ist noch völlig unbekannt, wie der früher einmal Wisenbergertunnel genannte dritte Juradurchstich in den Knoten Olten einmünden soll. Um allen Verkehrsbeziehungen gerecht zu werden, wären dort unzählige aufwendige Über- und Unterführungsbauwerke zu errichten. Daran und an den daraus resultierenden hohen Kosten ist dieses Projekt bis heute wiederholt gescheitert. Denkbar wäre hier eine neue Linienführung von Basel via Birstal-Aesch samt anschliessendem Tunnel auf der Strecke Balsthal-Oensingen(-Bern). Damit könnte Olten weiter entlastet und – mit einigen Zusatzbauwerken – die Verbindung Basel-Bern ideal gestaltet werden.

Im Sinne eines auch langfristig funktionierenden Bahnnetzes sind heute Entflechtungskorridore zu planen. Die bisher immer verfolgte Bündelung im Bahnverkehr führt dazu, dass die Robustheit des Schienennetzes leidet und auch kleine Störungen immer grössere Auswirkungen haben. Zu komplexe Eisenbahnknoten sind auch mit der modernsten Elektronik nicht mehr zuverlässig steuerbar. Deshalb ist der Verkehr im Dreieck Zürich - Basel - Bern zu entflechten. Schlüssel dazu sind gezielte Aus- und Umbauten bei Olten sowie auf den Korridoren Zürich-Basel und Bern-Basel.

Paul Stopper ist diplomierte(r) Bauingenieur ETH und Verkehrsplaner in Uster.