

Kleine Schritte und eine oder zwei grosse Röhren

Bundesamt für Verkehr und SBB starten eine Vorvernehmlassung für den übernächsten Ausbauschritt der Eisenbahn

Bund und SBB setzen beim Ausbau der Bahn weiter auf die Devise «Erst die Kapazität, dann die Geschwindigkeit». Von den langen Tunnelbauten soll in erster Priorität der Heitersberg II und in zweiter Priorität der Zimmerberg II realisiert werden.

Paul Schneeberger, Bern

Seit Kantone und Städte den Wert guter Bahnverbindungen als Standortfaktor entdeckt haben, gleicht die Weiterentwicklung des SBB-Netzes einem Basar. Am Dienstag haben das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die Bundesbahnen eine neue Runde des Feilschens eröffnet. Sie legten dar, welche Prioritäten sie im Paket Bahn 2030 vorsehen, um zweierlei zu erreichen: Einerseits will man Nachfrage-Szenarien (bis zu 4000 fehlende Sitzplätze in Spitzenstunden; bis zu zwei zusätzliche alpenquerende Gütertrassen) entsprechen. Andererseits sollen regionale Wünsche sowie Pendenz aus den Projekten Bahn 2000 und Neat abgearbeitet werden. Nun können die Kantone im Hinblick auf die eigentliche Vernehmlassungsvorlage zu den Vorschlägen Stellung nehmen.

Mehr Züge, bessere Zugänge

Bahn 2030 soll als übernächster Ausbauschritt der Eisenbahn auf die nächste, zwischen 2012 bzw. 2017 und 2025 zu realisierende Etappe ZEB folgen, die 5,4 Milliarden Franken schwer und politisch unter Dach und Fach ist. Die auf Ende 2011 terminierte Bahn-2030-Botschaft zuhänden des Parlaments soll Vorschläge für einen Kostenrahmen von 12 oder 21 Milliarden Franken enthalten. Zur Umsetzung vorgesehen ist dieses Paket in den Jahren 2017 bis 2040. BAV und SBB liessen sich bei der Formulierung ihrer Prioritäten von fünf Leitideen und den Ergebnissen einer volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse leiten.

Investitionen in die Infrastruktur werden dabei, wie schon bisher üblich, aus Betriebskonzepten abgeleitet. Drei der fünf Leitideen lassen sich sowohl mit dem tieferen wie auch mit dem

Prioritäten Bundesamt für Verkehr und SBB



1. Priorität (12 Mrd. Fr.)

- 1 Ausbau Knoten Genf und Lausanne
- 2 Profilausbau Doppelstockzüge Wallis
- 3 Heitersbergtunnel II
- 4 Massnahmen Knoten Bern
- 5 Entflechtungen Basel Ost
- 6 Engpassbehebung Zürich–Winterthur
- 7 Streckenausbau Lausanne–Bern
- 8 Doppelspur Ligerz–Twann

QUELLE: BAV/SBB

2. Priorität (zusätzlich bei 21 Mrd. Fr.)

- 9 Massnahmen Regionalverkehr
- 10 Ausbauten für 4-Meter-Eckhöhe am Gotthard
- 11 Zimmerberg-Basistunnel
- 12 Engpassbehebung Zürich–Chur
- 13 Engpassbehebung Rotsee
- 14 Bahntechnik Lötschberg-Basistunnel
- 15 Engpassbehebung Lausanne–Yverdon
- 16 Engpassbehebung Bern–Münsingen

3. Priorität (ohne Kostendach)

- 17 Engpassbehebung Basel–Rheinfelden
- 18 Engpassbehebung Buchs–Sargans
- 19 Tiefbahnhof Luzern
- 20 Engpassbehebung Zürich–Uster
- 21 Engpassbehebung Bern–Burgdorf
- 22 Engpassbehebung Bellinzona–Locarno
- 23 Engpassbehebung Morges–Allaman
- 24 Engpassbehebung Lötschberg/Gotthard
- 25 Wisenbergtunnel
- 26 Engpassbehebung Gland–Rolle

NZZ-INFOGRAFIK/mfe.

höheren Kostendach umsetzen, wenn auch nicht im selben Masse: Erstens die weitere Erhöhung der Kapazität auf der stark nachgefragten Ost-West-Achse sowie im Zulauf zu den Zentren Lausanne/Genf und Zürich. Zweitens die Erhöhung der Betriebsstabilität, indem Personen- und Güterverkehr entflochten und Einspur-Nadelöhre auf Doppelspur ausgebaut werden. Drittens die Erleichterung der Zugänge zur Bahn (unter anderem durch längere Perrons) sowie die Anpassung der Betriebsanlagen für den Güterverkehr und die Energieversorgung an die erwartete beziehungsweise angestrebte Verkehrszunahme. Voraussetzung für die Umset-

zung zweier weiterer Leitideen ist gemäss BAV und SBB der grössere Investitionsrahmen von 21 Milliarden Franken. Sie betreffen die Stärkung der Gotthardachse durch die Erweiterung des Profils auf den Zulaufstrecken (auf 4 Meter Eckhöhe, für die Zukunft des kombinierten Verkehrs unabdingbar), den durchgehenden Halbstundentakt im Personenverkehr sowie Ausbauten bei mehreren Privatbahnen.

Heitersberg II ist gesetzt

Der Ansatz, mit dem das BAV und die SBB diesen Leitideen nachleben wollen, entspricht jenem, der bereits beim

Projekt ZEB zum Tragen kam. Das betrifft nicht nur den absoluten Vorrang, den die Stärkung des Ost-West-Korridors genießt, sondern auch die Vielzahl punktueller Investitionen und eine Zurückhaltung gegenüber milliarden-schweren Vorhaben (vgl. Karte).

Von den Grossprojekten, die im Vorfeld der Entscheidungsfindung von den betroffenen Regionen immer wieder lautstark gefordert wurden, ist für BAV und SBB nur der zweite Heitersbergtunnel zwischen Killwangen im Limmattal und Mellingen im Reusstal unter jenen Vorhaben aufgeführt, die erste Priorität geniessen und auch bei einem Investitionsrahmen von 12 Milliarden Franken

zu realisieren wären. Unter Berücksichtigung der in ZEB vorgesehenen zusätzlichen Tunnelbauten im Aargau wäre er das letzte Glied einer durchgehenden Vierspur Zürich–Olten(–Bern). Was die ebenfalls in der ersten Priorität figurierende Engpassbeseitigung zwischen Zürich und Winterthur angeht, ist demgegenüber von einer Lösung ohne den Brüttener Tunnel auszugehen, der einst im Zuge der Redimensionierung des Projekts Bahn 2000 zurückgestellt worden war (vgl. Artikel im Zürich-Teil).

Wisenberg ausser Traktanden

De facto ausser Traktanden gefallen ist auch das andere pendente und von Verkehrsminister Leuenberger mehrfach als gesetzt bezeichnete Tunnelprojekt aus Bahn-2000-Tagen: der dritte Jura-Durchstich zwischen Aarau/Olten und dem Raum Liestal (Wisenberg). Er figuriert unter den Projekten dritter Priorität, die ausserhalb beider Kostenrahmen situiert sind. Das erstaunt, zumal sich zwischen dem Mittelland und Basel die Ströme des Personen- und Güterverkehrs vom Lötschberg, Gotthard und von Zürich her Richtung Deutschland und Frankreich konzentrieren und die bestehende Querung durch den Hauenstein mit bis zu 500 Zügen pro Tag an ihre Kapazitätsgrenze stösst.

In zweiter Priorität vorgesehen und demnach bei einem Investitionsrahmen von 21 Milliarden realisiert werden soll der Zimmerberg-Basistunnel II, der auf der Höhe von Thalwil an den bestehenden Tunnel von Zürich anschliesst und diesen Richtung Zug verlängert. Obwohl er ausschliesslich dem Personenverkehr zwischen Zürich, Luzern und dem Tessin dient, wird er dem günstiger zu realisierenden Ausbau des Einspur-Abschnitts vorgezogen. Ebenfalls wenig bis keine Chancen auf Realisierung bis 2040 haben gemäss den Plänen von BAV und SBB das durchgehende dritte Gleis zwischen Lausanne und Genf (dort sollen die Kapazitäten durch längere Züge und partielle Ausbauten erhöht werden) sowie der Tiefbahnhof Luzern, für den sich Kanton und Stadt mit beträchtlichen finanziellen Zusicherungen ins Zeug gelegt haben.

Zürich, Seite 19
Meinung & Debatte, Seite 25