

## Olten und Basel entlasten statt überlasten Vorschläge zur Entflechtung der Eisenbahn-Hauptachsen

Von Paul Stopper, Bauingenieur und Verkehrsplaner, Uster

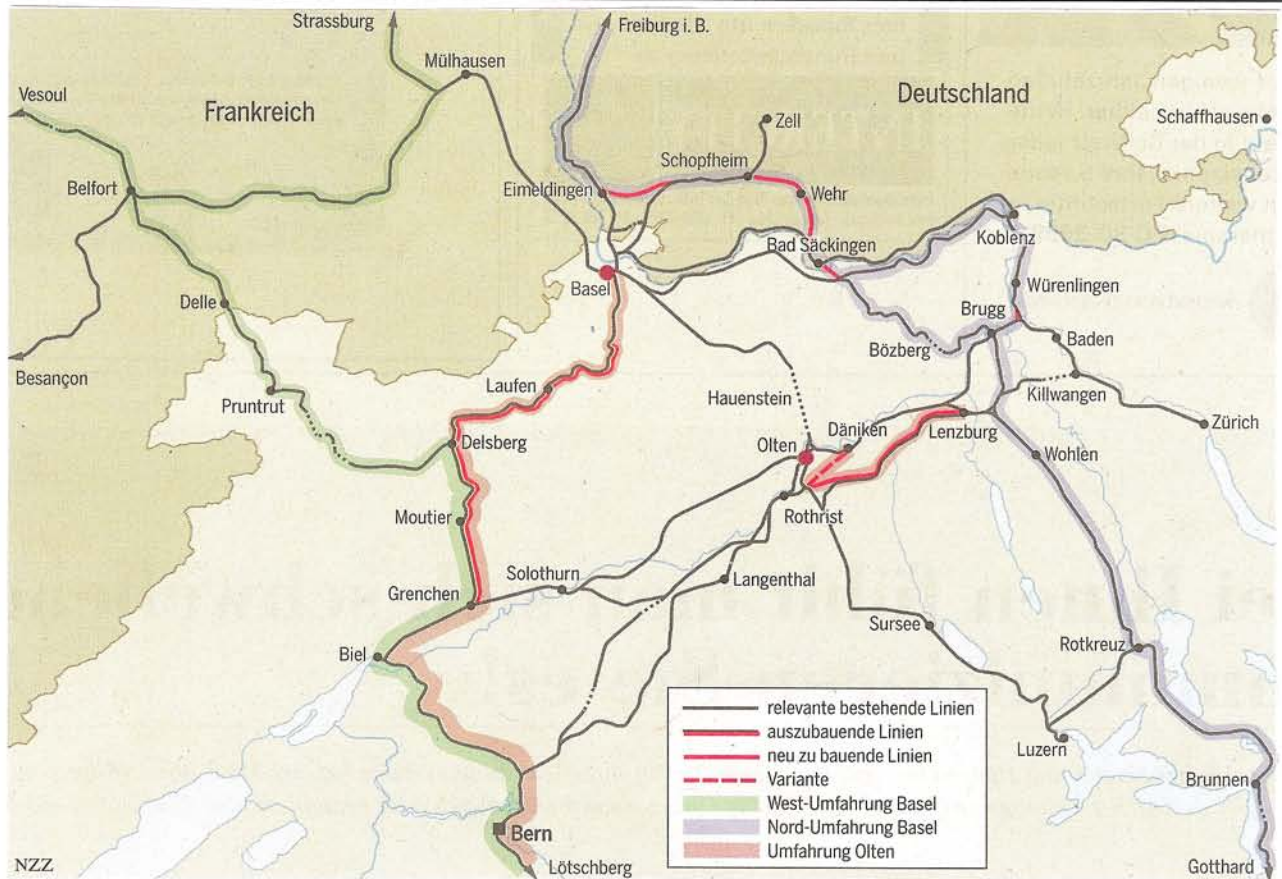
*Das Projekt zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) befindet sich im politischen Entscheidungsprozess. Der Autor, einer der «Väter» der zweiten Zürcher Durchmesserlinie, ist der Ansicht, die verfügbaren Mittel liessen sich besser einsetzen als darin vorgeschlagen. Er ist auch der Meinung, dass von der Politik in eine ergänzende Vorlage ZEB II verwiesene Tunnelprojekte heute nicht nötig sind. Er legt konkrete Alternativvorschläge vor.*

In der ZEB-Vorlage sind im Raum Aarau–Olten folgende Ausbauprojekte vorgesehen: Eppenbergtunnel (Umfahrung Schönenwerd; Kosten 400 Millionen Franken); viertes Gleis Dulliken–Däniken, Entflechtungsbauwerk Olten Ost, Entflechtung Olten Nord und Überholungsgleis im Personenbahnhof Olten mit Weichenverbindung (Kosten 300 Millionen). Basierend auf diesen Ausbauten sollen sämtliche Personen- und Güterzüge auf der nationalen Ost-West-Achse weiterhin durch den neuralgischen Knoten Olten hin-

durchgeführt werden. Die Nachteile sind offensichtlich: Die dort nie anhaltenden IC-Züge Zürich–Bern belasten ebenso wie die Güterzüge im Ost-West-Verkehr den Bahnhof Olten unnötig. Die fahrbaren Geschwindigkeiten zwischen Dulliken und Olten West sind infolge der ungünstigen Topologie mit vielen relativ engen Kurven und Weichenstrassen bescheiden. Schliesslich besteht im Störfall ausser der ehemaligen Nationalbahnstrecke Lenzburg–Suhr–Zofingen mit Spitzkehre in Zofingen keine Umfahrestrecke, wodurch bei einer Störung in Olten der Ost-West-Verkehr faktisch zum Erliegen kommt.

### Olten südlich umfahren

Ferner sind die niveaufreien Ein- und Ausfahrten beim Eppenbergtunnel und die niveaufreien Entflechtungsbauwerke Olten Ost und Olten Nord in Bezug auf Landschaft und Siedlung problematisch, und das Überholungsgleis im Personenbahnhof Olten wird technisch nicht einfach zu realisieren sein. In Anbetracht dieser Nachteile und Unsicherheiten in Bezug auf den Nutzen der investierten Mittel sollten die vom Bundesrat und von den SBB vorgeschlagenen ZEB-Projekte im



Raum Olten noch einmal grundsätzlich überprüft werden.

Eine Alternative zu diesen Ausbauten könnte eine Südumfahrung von Olten für den Ost-West-Verkehr über Lenzburg–Suhr–Safenwil sein. Diese Umfahrung von Olten besteht darin, den Abschnitt Lenzburg–Walterswil–Striegel der ehemaligen Nationalbahn Lenzburg–Zofingen für die Bedürfnisse des überregionalen Personen- und Güterverkehrs auszubauen. Erforderlich wären eine durchgehende Doppelspur, verbunden mit Bahnhofsneubauten und Begradigungen von Kurven. Im Bereich Suhr wäre eine Neutrassierung der Strecke entlang der Autobahn 1 oder eine nördlicher gelegene Linienführung möglich. Vom Striegel bis nach Rothrist dürfte eine Untertunnelung der Siedlungen bei Oftringen nötig werden. In Rothrist kann die neue Linie niveaufrei in die bestehende Neubaustrecke Rothrist–Mattstetten(–Bern) münden.

Sollte sich eine grosse Südumfahrung über die Nationalbahnstrecke als unmöglich erweisen, liesse sich als kürzere Untervariante ein Tunnel Däniken–Oftringen (mit Einmündung in den Ast Aarburg/Zofingen–Rothrist) prüfen. Auch mit dieser Option könnte der Bahnhof Olten als das Herz des schweizerischen Eisenbahnnetzes im Störfall südlich umfahren werden.

Unklar ist, welche Aufgaben der für ZEB II vorgesehene Wisenberg Tunnel, der dritte Jura-Durchstich zwischen Liestal und Olten, haben soll. Der mit Kosten von 2 bis 3 Milliarden Franken veranschlagte Tunnel soll dem (langsamen) Güterverkehr, dem (halbschnellen) S-Bahn-Verkehr und dem (schnellen) überregionalen Personenverkehr dienen. Aufgrund

der unterschiedlichen Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsarten entstünden gravierende Kapazitätsprobleme. Es ist deshalb zu prüfen, ob der Güterverkehr von Basel zu den Basistunnels durch den Löttschberg und den Gotthard tatsächlich durch Liestal und auch durch das Nadelöhr Olten geführt werden muss oder ob dafür nicht bestehende Bahnlinien zur Verfügung stünden, die zwar ausgebaut werden müssen, aber den Vorteil haben, die Engpässe Olten und Basel zu umfahren.

### Güter durch das Laufental

Eine Alternative bestünde in der Führung eines Teils des Güterverkehrs von Basel Richtung Löttschberg über Delsberg. Die FDP Laufental hat 2007 eine Petition für mehr Bahn und Bus im Laufental eingereicht. Sie stellte richtigerweise fest, dass neben mehr Zugskompositionen vor allem Doppelspurinseln nötig seien. Die Laufental-Linie ist zwischen Aesch und Delsberg immer noch weitgehend einspurig und damit nicht wirklich leistungsfähig. Dass die SBB diese Linie jedoch nur wegen der S-Bahn markant ausbauen werden, ist wenig wahrscheinlich. Würde nun ein Teil des Güterverkehrs zum Löttschberg über diese Strecke geleitet, ergäbe sich zusammen mit der S-Bahn und dem überregionalen Personenverkehr Basel–Delsberg–Biel eine Zugsdichte, die es rechtfertigen würde, die Strecke durchgehend auf Doppelspur auszubauen. Dass bei einem Ausbau die eine oder andere Kurve begradigt werden kann – mindestens beim zweiten Gleis –, ist selbstverständlich.

### Basel westlich umfahren

Die Güterzüge aus Frankreich zum Lötschberg und teilweise auch zum Gotthard werden heute durch die dichtbesiedelte Stadt Basel und anschliessend durch den Engpass Olten geleitet. Als Alternative zu dieser Basler und Oltner «Stadtdurchfahrt» böte sich eine westliche Umfahrung ab Belfort über Delle-Pruntrut-Delsberg-Moutier-Grenchen-Biel zum Lötschberg an.

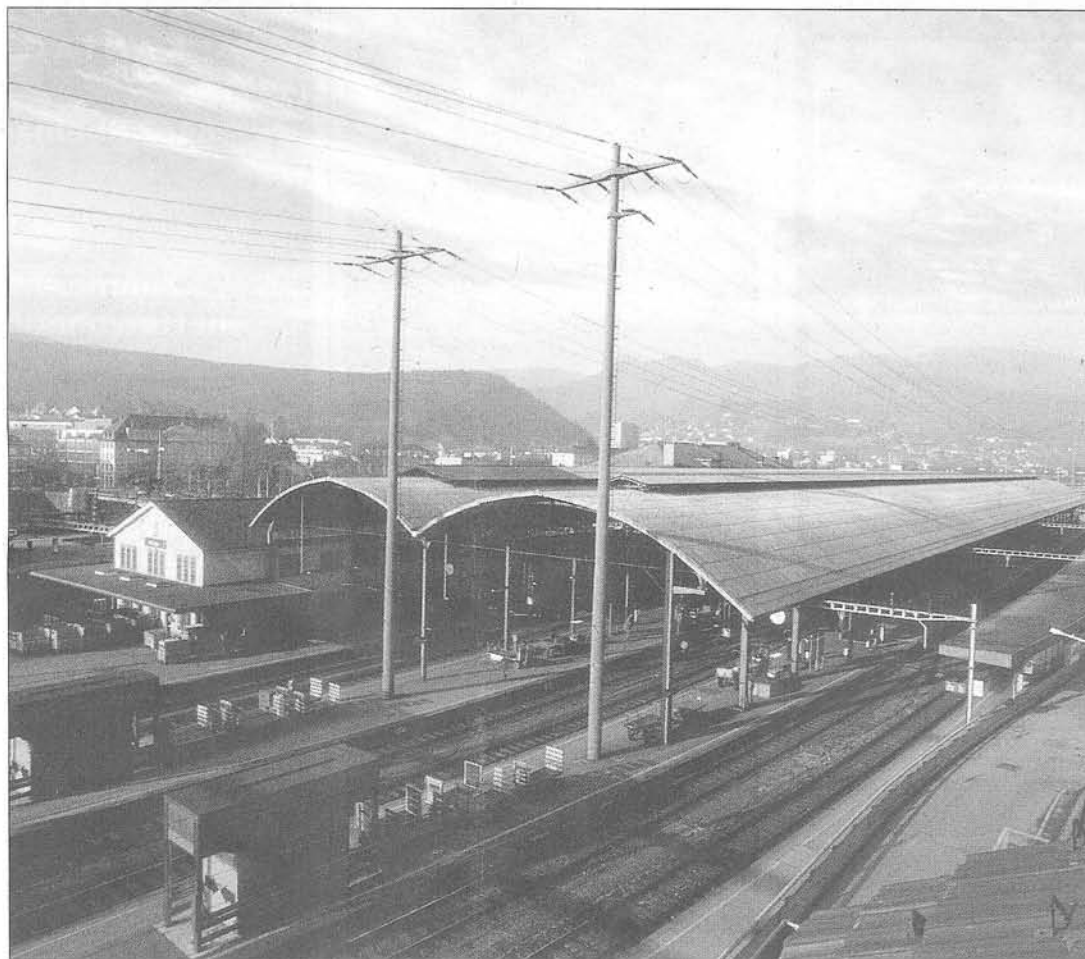
Der Kanton Jura und der Bund versuchen seit einiger Zeit, gleichzeitig mit der Erstellung der TGV-Neubaustrecke «Rhin-Rhône» (Mülhausen-Belfort-Dôle) die eingestellte SNCF-Linie vom Grenzbahnhof Delle mit Anschluss von Delsberg nach Belfort zu reaktivieren, um dort einen Anschluss an den neuen TGV nach Paris herzustellen. Die zu erwartenden, eher kleinen Passagierfrequenzen werden kaum ausreichen, um die Reaktivierung zu verwirklichen. Würde diese Linie zu einer Nordzufahrt von Güterzügen zum Lötschberg aufgewertet, wäre sie zwingend zu elektrifizieren. Ein Teil des französischen Güterverkehrs könnte damit über diese Linie geführt werden – bemerkenswert ist, dass diese Achse bereits im Hinblick auf die Inbetriebnahme des ersten Lötschbergtunnels 1913 als entsprechende Zulaufstrecke vorgesehen war.

### Basel nordöstlich umfahren

Als Möglichkeit zu einer nördlichen Umfahrung Basels mit Güterzügen wurde von offizieller Seite

der sogenannte «Bypass» über die auf der deutschen Seite des Rheins bestehende Linie Basel Badischer Bahnhof-Grenzach-Bad Säckingen und dann weiter in die Schweiz untersucht: Diese Lösung gilt heute jedoch als gescheitert, weil sich die Gemeindebürger von Grenzach – unterstützt von den Gemeindebehörden – gegen mehr Güterverkehr gewehrt haben. Trotzdem bleibt eine nördliche Umfahrung der Stadt Basel nötig. Mit einem kurzen Verbindungsstück zwischen Eimeldingen und Haagen/Rombach entlang der bestehenden Autostrasse, einer Mitbenützung der Wiesentalbahn von Haagen bis Schopfheim und der Reaktivierung der Bahnlinie Schopfheim-Wehr-Bad Säckingen liesse sich ein «Bypass Basel» dennoch realisieren.

Schliesslich könnte zur Entlastung der Bözberglinie vermehrt die zwischen Laufenburg und Koblenz vom Personenverkehr «befreite» SBB-Linie Stein-Säckingen-Laufenburg-Koblenz-Turgi-Brugg benützt werden. In Turgi wäre eine Verbindungsschleife von der Linie Koblenz-Würenlingen zur Hauptlinie Baden-Brugg zu erstellen. Mit der Entflechtung der verschiedenen Verkehrsströme auf der Schiene zwischen Mülhausen bzw. Freiburg im Breisgau und dem Schweizer Mittelland liessen sich die anstehenden Probleme pragmatisch und etappiert lösen – entsprechend könnte auf den Wisenbergtunnel einstweilen verzichtet werden.



Der Bahnhof Olten könnte durch Umfahrung entlastet werden.