



Eine neue Bahnlinie für den Güterverkehr

Vorschlag für einen dritten Jura-Durchstich

Von Werner Stohler und Peter Zbinden*

Seit Jahrzehnten schieben Bund, SBB, Nordwestschweizer Kantone und betroffene Gemeinden eine ungelöste Aufgabe vor sich her: die Festlegung der Linienführung und den Bau einer dritten Querung des Juras durch die Bahn. Die Autoren schlagen dafür eine neue, dem Güterverkehr vorbehaltene Linie vor. Sie liesse sich verhältnismässig günstig erstellen und würde es gestatten, die Ströme von Güter- und Personenverkehr zu entflechten.

Die Botschaft des Bundesrates zur Zukünftigen Entwicklung der Eisenbahn-Infrastruktur (ZEB) enthält keine konkrete Antwort darauf, wie dem Kapazitätsengpass auf der Schiene zwischen dem Mittelland und Basel begegnet werden soll. Die Landesregierung beantragt dem Parlament lediglich einen Planungskredit von 40 Millionen Franken, mit dem Bauwerke vorbereitet werden sollen, die über das ZEB-Konzept hinausweisen, in dem notabene kein dritter Jura-Durchstich vorgesehen ist. Umso mehr ist für dieses Projekt eine geografisch und zeitlich weit ausholende Gesamtschau besonders angesagt, sind doch zahlreiche sich widersprechende Zielvorstellungen unter ein Dach zu bringen.

Nicht durch dichtbesiedelte Gebiete

Zum einen geht es um die unterschiedlichen Anforderungen, die Bahn 2000, die Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, der Regionalverkehr in der Nordwestschweiz und vor allem die zu erwartenden Gütermengen Richtung Gotthard- und Lötschberg-Basistunnel an den Ausbau und Neubau des Korridors Mittelland-Basel stellen. Zum anderen ist eine Linienführung zu finden, die in den zu durchfahrenden, dichtbesiedelten Gegenden durchsetzbar ist. Der Planungsraum reicht von Basel bis zu den Zufahrten der beiden Alpen-Basistunnels bzw. bis

Zürich. Knacknüsse sind die Knoten Basel und Olten sowie die Ausbauten entlang den Siedlungsgebieten am Hochrhein, im Ergolzthal und im Fricktal. Jede Idee, Ausbauten für Güterverkehr in dichtbesiedelte Gebiete zu legen (Ergolzthal, Bypass Hochrhein), stösst auf den erbitterten Widerstand der Anwohner und ihrer politischen Vertreter. Doch trotz allen Schwierigkeiten wird eine Lösung von Jahr zu Jahr dringender.

Bisher versuchte man immer, in relativ kleinen Ausbausritten entlang bestehender Achsen die notwendigen Zusatzkapazitäten zu schaffen. Der Adlertunnel zwischen Muttenz und Liestal ist Teil dieser Strategie, ebenso zahlreiche im Rahmen von ZEB geplante Teilmassnahmen. Die Bundesratsvorlage bestätigt, dass diese Strategie nicht zum Erfolg führen wird. Deshalb sei hier eine neue Idee zur Diskussion gestellt, die aus dieser Sackgasse herausführen könnte: der Bau einer fast vollständig unterirdisch verlaufenden Güterbahn zwischen dem Rangierbahnhof Muttenz und dem Raum Wildegg/Othmarsingen, wo sie den Anschluss findet an die Südbahn Richtung Arth-Goldau, an den Rangierbahnhof Limmattal sowie, je nach gewählter Variante, Richtung Lötschberg.

Ein reiner Güterverkehrstunnel darf auch über lange Distanzen zweigleisig sein, die Anforderungen an die Personensicherheit entfallen, die Ausbaugeschwindigkeit ist tiefer und das auszubrechende Profil kleiner. Ein solches neues Bauwerk kostet pro Kilometer deutlich weniger als eine vergleichbare Anlage, die auch den Sicherheitsvorschriften für den Personenverkehr genügen muss. Die unterirdische Linienführung lässt zahlreiche Varianten offen: Von einer nördlichen Variante mit einem kürzeren Tunnel zwischen Stein-Säckingen und Wildegg bis zu einer südlichen Variante mit einem nördlichen Tunnelportal nahe bei Pratteln lässt sich die geologisch/bahn technisch ideale Linie bestimmen. Besonders interessant an einer südlichen Linie wäre,

dass mit einem Anschlusstunnel im Raum Tecknau der bestehende Hauensteintunnel erreicht werden könnte.

Mehrfache Entflechtungen

Eine derart gestaltete Güterverkehrslinie könnte den gesamten Gütertransitverkehr durch den

Jura aufnehmen. Sie wäre ein erstes nördliches Teilstück einer primär dem Güterverkehr dienenden Transitlinie von Basel bis in den Raum Rotkreuz, die dann eine Fortsetzung mit einem Urmiberg- und Axentunnel finden könnte. Mit der Verknüpfung Wildegg in Richtung Aarau bzw. dem Anschlusstunnel Tecknau kann auch der Verkehr von und nach dem Lötschberg aus dem Ergolzthal herausgenommen werden. Die bestehenden Linien Bözberg und Hauenstein wären damit dem Personenverkehr vorbehalten und könnten bedürfnisgerecht und gezielt ausgebaut werden, beispielsweise abschnittsweise für höhere Maximalgeschwindigkeiten.

Kosten wie beim Wisenbergtunnel

Die Baukosten dürften in ähnlicher Grössenordnung liegen wie bei dem bis anhin diskutierten Wisenbergtunnel zwischen Sissach und Olten samt allen Anschlussbauwerken. Die Botschaft des Bundesrates nennt für den Wisenbergtunnel allein rund 2 Milliarden Franken. Das rührt primär daher, dass ein rund 17 Kilometer langer Wisenbergtunnel aus Sicherheitsgründen mit zwei Röhren anzulegen wäre, wogegen ein neuer Tunnel für den Güterverkehr beide Geleise in einer fast gleich grossen Röhre aufnehmen könnte. Zudem wäre zwischen Liestal und dem Nordportal eines Wisenberg隧nells in dichtbebautem Siedlungsgebiet eine zweite Doppelspur zu erstellen.

Die Trennung von Güter- und Reiseverkehr hätte auch enorme betriebliche Vorteile. Die Distanz zwischen Basel und Rotkreuz könnte um 18 Kilometer verringert werden, und die Fahrzeit sämtlicher Güterzüge betrüge rund eine Stunde gegenüber eineinhalb Stunden über den Bözberg. Zusätzlich wäre die Längsneigung der neuen Linie für den Güterverkehr geringer – ganz im Sinne einer durchgehenden Flachbahn. Für den Personenverkehr ergäbe sich der Vorteil, dass auf den beiden bereits bestehenden Strecken neben den Takt-Zügen des inner-schweizerischen Verkehrs zahlreiche zusätzliche, sogenannten überlagerte Trassen für den internationalen Fernverkehr frei würden. Aus Paris und Deutschland ankommende Hochgeschwin-

digkeitszüge könnten so in Basel nach kurzem Aufenthalt nach Bern oder – bei Bereitstellung der notwendigen Kapazitäten im Raum Heitersberg/Limmattal – auch Zürich weiterfahren. Heute gibt es ab Basel bloss die schnellen Fahrplanlagen des Taktverkehrs. Das bedeutet Grenzaufenthalte von 10 bis 15 Minuten und als zusätzliches Problem, dass insbesondere die TGV-Züge in den Hauptverkehrszeiten der grossen Nachfrage zwischen Basel und Zürich nicht zu entsprechen vermögen.

Public-Private Partnership möglich

Der Kapazitätsgewinn einer Güterbahn ermöglicht mit relativ bescheidenen Zusatzinvestitionen auch den Ausbau des Angebots der Regio-S-Bahn Basel zum Viertelstundentakt, wie es den Zielvorstellungen der Kantone entspricht. Ferner kann die zunehmende Belastung der Wohngebiete durch den Bahnlärm zu Restriktionen bei der Betriebszeit führen, die nicht den Zielsetzungen eines liberalisierten europäischen Güterverkehrsmarktes entsprechen. Auch die Risiken von Gefahrgut-Transporten in dichtbesiedelten Gebieten sind nicht zu unterschätzen, wie die Unfälle 1994 in Zürich Affoltern bzw. unlängst in der Ukraine gezeigt haben. Mit einer grösstenteils unterirdisch bzw. fern von Siedlungsschwerpunkten verlaufenden Güterverkehrslinie sind die Risiken bedeutend kleiner.

Etapppierung nicht möglich

Als grosse offene Fragen bleiben das Problem der Finanzierung und die Tatsache, dass sich das Bauwerk nicht etappieren lässt. Es wäre bestimmt einen Versuch wert, ergänzend zur ZEB-Finanzierung eine Public-Private-Partnership-Lösung (PPP) zu evaluieren, ähnlich jenen, die für die niederländische Hochgeschwindigkeitsstrecke Holland Zuid, die Flughafenbahn Arlanda Rail Link in Stockholm, die französisch-spanische Pyrenäenquerung Perpignan-Figueras gefunden wurden oder in Frankreich und Portugal für neue Hochgeschwindigkeitsstrecken angedacht werden. Wenn es in nächster Zeit darum geht, eine Gesamtplanung des schweizerischen Schienennetzes anzugehen, dann sollte die hier skizzierte Bau- und Finanzierungsvariante ernsthaft erwogen werden.

* Werner Stohler ist Partner und Geschäftsführer der auf das Eisenbahnwesen spezialisierten Zürcher Ingenieurfirma SMA, Peter Zbinden ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsleitung der Alptransit Gotthard AG.