

Ex-SBB-Chef schlägt Tunnel unterm Napf-Gebiet vor – geht das überhaupt?

Zur Entlastung der Achse Bern–Zürich brauche es längerfristig eine neue West-Ost-Verbindung, sagt Benedikt Weibel. Dazu müsste man aber die «Festung» des Napf-Massivs durchstossen.

Laut Ex-SBB-Chef Benedikt Weibel braucht es längerfristig «neuartige Verbindungen», um die Marktanteile der Bahn zu vergrössern.

In Kürze:

- Der ehemalige SBB-Chef fordert einen Bahntunnel durch das Napf-Massiv nach Luzern.
- Die neue West-Ost-Achse soll die stark wachsenden Regionen Genfersee und Zentralschweiz besser verbinden und die Achse Bern–Zürich entlasten.
- ÖV-Lobbyisten bezweifeln den Nutzen neuer Bahnverbindungen im dünn besiedelten Napf-Gebiet.

Einst hing in jedem Klassenzimmer eine grosse Schweizer Karte. Auf diesen hat der «Kreis von Strassen und Bahnen um den Napf» Benedikt Weibel schon früh fasziniert. Heute sieht der frühere SBB-Chef im Napf-Massiv eine «Festung», die direktere Wege zwischen West und Ost versperrt. So fahre man zwischen Bern und Luzern 66 Prozent mehr Zugkilometer im Vergleich zur Luftlinie, schreibt Weibel in einem Text, den er dieser Redaktion zugeschickt hat.

Für die zweite Jahrhunderthälfte schlägt der einstige oberste Bähnler vor, den Hügel zu untertunneln. «Für die viel gerühmte Ingenieurskunst wäre es eine mässig herausfordernde Aufgabe, einen massiven Hügel zu durchstossen», schreibt Weibel. Für die Passagiere würden dadurch die Reisezeiten «markant reduziert».

Nebst kürzeren Reisezeiten sieht er weitere Vorteile: Schiene und Strasse zwischen Bern und Zürich würden entlastet, und ein weiterer Ausbau dieser Strecke wäre hinfällig. «Und die Zentralschweiz, die Region mit dem stärksten Wachstum, würde wieder zur echten Zentralschweiz.» Mit Letzterem spricht Weibel die Zentrumsfrage des Raums Luzern/Zug an, die dieser durch die neue West-Ost-Achse erhalten würde.

Die Idee kommt scheinbar aus heiterem Himmel. Sie ist jedoch Teil einer Vision, die Benedikt Weibel im Namen eines «Netzwerks von jüngeren und älteren Bahnprofis» vor gut einem Jahr an einem Vortrag im Luzerner Verkehrshaus entworfen hatte. Darin forderte er kurz- und mittelfristig ein Moratorium für «konzeptlose Ausbau-Investitionen» und eine optimale Nutzung des bestehenden Netzes.



Benedikt Weibel, ex-SBB-Chef

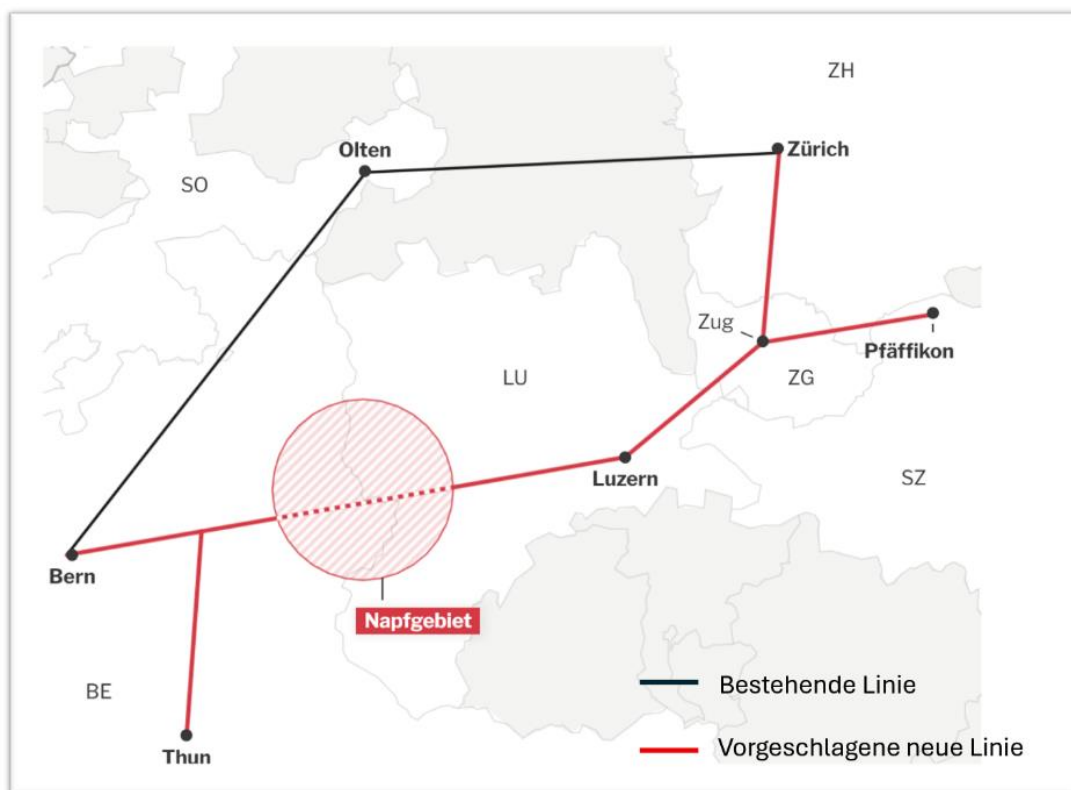
Mehr Marktanteil mit neuen Linien?

Die Kritik bezog sich auf den Bahnausbauschnitt 2035, dessen Kosten von einst 16 auf aktuell 30 Milliarden Franken gestiegen sind. Laut Weibel geht es dabei vor allem um Investitionen in die bestehende Infrastruktur und nicht um neue Verbindungen. «Der Marktanteil der Bahn kann so nicht wesentlich gesteigert werden.»

Der Ex-SBB-Chef wies zudem darauf hin, dass allein durch eine bessere Nutzung des bestehenden Bahnnetzes 25 Prozent mehr Zugkilometer gefahren werden könnten. Er stützte sich dabei auf Berechnungen von Philipp Morf, dem einstigen SBB-Angebotsplaner für den Fernverkehr.

Als längerfristige Vision entwarf Weibel schliesslich ein «Zielbild für das Schweizer Bahnsystem in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts». Hauptbestandteil davon sind «neuartige Verbindungen», mit denen die Marktanteile der Bahn in einem Ausmass erhöht werden könnten, wie dies zuletzt durch die Neubaustrecke Bahn 2000 zwischen Mattstetten und Rothrist der Fall gewesen sei.

Napf-Tunnel zwischen Langnau und Wolhusen



Die wichtigste «neuartige Verbindung» ist laut Weibel eine neue West-Ost-Achse von Bern über Luzern, Zug und Pfäffikon SZ bis St. Gallen. Dieser neuen Verbindung steht aber eben das Napf-Massiv im Weg.

Wie und wo genau die Untertunnelung des Napfs realisiert werden könnte, sei Sache der Planer, sagt Weibel. Der Tunnel unter dem Hügelmassiv müsste aber den Raum Langnau im Emmental mit dem luzernischen Wolhusen verbinden. Notwendig wäre auch die Realisierung des Luzerner Durchgangsbahnhofs, sagt Weibel. Für diesen gibt es bereits ein Vorprojekt sowie mehrere Vorstudien.

Bei der ÖV-Lobby sieht man die Ideen des einstigen obersten Bähnlers kritisch. Er gehe mit Weibel einig, dass es bei der Nutzung des bestehenden Netzes Verbesserungspotenzial gebe, sagt Ueli Stückelberger, Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr.

Zentralschweiz primär auf Zürich ausgerichtet

Bei der Angebotsplanung müsse jedoch stets der Gesamtnutzen im Vordergrund stehen und nicht Einzelprojekte. «Zusätzliche Angebotsausbauten der Bahn müssen schwergewichtig die Agglomerationen bedienen und nicht das dünn besiedelte Napf-Gebiet.» Auch sei die Zentralschweiz primär auf Zürich ausgerichtet und nicht auf Langnau und Pfäffikon SZ.

In diesem Sinne sieht der ÖV-Lobbyist für Projekte wie den Napf-Tunnel oder den ebenfalls diskutierten Grimseltunnel wenig Realisierungschancen. «Die Zeiten von gänzlich neuen Bahnverbindungen wie einst Bahn 2000 oder Neat sind wohl vorbei.» Das Bahnnetz in der Schweiz sei grundsätzlich gebaut. Das bedeute aber nicht, dass es keine neuen Ausbauten mehr brauche. Diese seien dort sinnvoll, wo bestehende Strecken entlastet werden müssten. Das sei etwa beim Tunnelprojekt zwischen Morges und Perroy auf der stark befahrenen und künftig überlasteten Strecke Genf–Lausanne der Fall, sagt Stückelberger.

Im Übrigen sei der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen der Schweiz im Jahr 2023 erstmals seit Corona wieder gestiegen. «Das ist sehr wichtig. Diesbezüglich gibt es überhaupt keine Differenz zu Weibel», sagt Stückelberger. Zudem gebe es mit der Jurasüdfusslinie von Lausanne über Biel nach Zürich bereits eine zweite West-Ost-Achse, deren Kapazität mit dem Bau des Ligerztunnels und dem Ausbau des Bahnhofs Lausanne bald erhöht werde, sagt Stückelberger.

Mit dem Doppelspurausbau bei Ligerz und dem Ausbau des Bahnhofs in Lausanne gebe es bereits eine zweite West-Ost-Linie, sagt Ueli Stückelberger, Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr.



Ueli Stückelberger, Direktor VöV

Vergleich der Streckenlängen

Bern – Olten	Luftlinie	56 km
Olten – Zürich	Luftlinie	<u>49 km</u>

105 km

Bern – Luzern	Luftlinie	66 km
Luzern – Zug	Luftlinie	21 km
Zug – Zürich	Luftlinie	<u>22 km</u>

109 km

Pour nos lecteurs francophones

Comparaison des distances entre les deux itinéraires

Berne – Olten	ligne aérienne	56 km
Olten – Zurich	ligne aérienne	<u>49 km</u>
		105 km

Berne – Lucerne	ligne aérienne	66 km
Luzern – Zoug	ligne aérienne	21 km
Zoug – Zürich	ligne aérienne	<u>22 km</u>
		109 km

