

Der Traum von den Torpedokabinen

Von Daniel Di Falco. Aktualisiert am 03.06.2010

Ein helvetischer TGV? Die Idee ist schon einmal gescheitert: Aus der geplanten Hochgeschwindigkeitsachse wurde die Bahn 2000. Doch die SBB haben eigene Rezepte gefunden, um Zugreisen zu beschleunigen.



In 7 Minuten von Winterthur nach Zürich: «Europa-Afrika-Express»

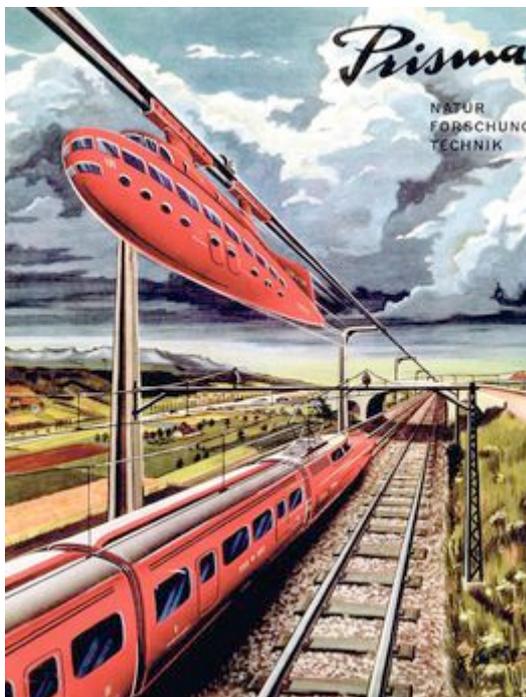
Infobox

Mit 300 km/h durchs Land

Eine Idee und ihre Vertreter

Mehr Züge, aber nicht unbedingt schnellere: Mit ihrer Skizze für die Bahn 2030 bleiben Bund und die SBB beim Prinzip der Bahn 2000. Beschleunigt wird die Bahn nur dort, wo die Knoten über 1 Stunde auseinanderliegen:

zwischen St. Gallen und Zürich sowie zwischen Bern und Lausanne. Die Geschwindigkeit habe «nicht höchste Priorität», erklärte SBB-Chef Andreas Meyer bei der Präsentation im März. Kurz darauf ging SBB-Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi mit einer anderen Idee an die Öffentlichkeit: eine neue Ost-West-Verbindung, auf der die Fahrt von Bern nach Zürich bei 300 km/h unter 30 Minuten dauert. Die Schnellbahn hat auch andere Fürsprecher – etwa die Verkehrsexperten der welschen Gruppe Rail 2050. Oder Ulrich Weidmann, Professor für Verkehrsplanung an der ETH Zürich: Die Ost-West-Achse müsse die grossen Wirtschaftsräume besser verbinden. Auf Teilstrecken dieser Achse möchten Promotoren des **Swiss-Rapide-Express** eine privat zu finanzierende Magnetschwebbahn realisieren. Die Idee der Swissmetro, einer unterirdischen Magnetschwebbahn auf der West-Ost-Achse, ist aber vom Tisch. Die AG wurde im November 2009 liquidiert. (TA)



Mit unschweizerischem Tempo: Vision einer Hängeschneellbahn von 1947. (PD)

Stichworte

- [Schweizer Kulturgeschichte](#) 

An einem Samichlaustag liessen die SBB die Katze aus dem Sack. Bis dahin hatten sie die Zukunft in internen Papieren ausgebrütet – jetzt, am 6. Dezember 1969, trat Oskar Baumann, Chef des «Studienbüros Bau und Betrieb» bei den SBB, vor die Mitglieder des Verkehrshauses Luzern und enthüllte ihnen die «Bahn auf dem Weg ins Jahr 2000». Doch zunächst sprach er von Verkehrsströmen und der Siedlungsentwicklung, von der Optimierung des Bahnbetriebs und Ausbauten einzelner Netzabschnitte.

Der Ingenieur war schon fast am Ende seines Referats, als er erklärte, solche Verbesserungen könnten nur eine «Etappe auf dem Weg zu einem wirklichen Schnellverkehr» sein. Die Sensation liess er dann fast beiläufig fallen: Pläne für Neubaustrecken und kilometerlange Tunnels quer durchs Mittelland, für 300 Stundenkilometer und 30 Minuten Fahrzeit zwischen Zürich und Bern.

Forsche Ideen – erst recht in einer Zeit, in der der schnellste Zug für diese Strecke noch anderthalb Stunden brauchte. Wenige Wochen zuvor hatte die SBB-Generaldirektion das Vorhaben dem Verwaltungsrat präsentiert: «Im Studium ist die Schaffung eines Linienkreuzes West–Ost/Nord–Süd für Geschwindigkeiten über 200 km/h mit längeren Neubaustrecken.» Die Verwaltungsräte hatten die Direktion für ihren Mut gelobt – und mehr Informationen zum Schnellbahnprojekt verlangt: «Wahrscheinlich müssen wir viel rascher zur Verwirklichung schreiten, als uns lieb ist.»

«Europa-Afrika-Express»

Neu war die Idee allerdings nicht. Schon 1947 – man feierte «100 Jahre Schweizer Bahnen» – hatten Ingenieure öffentlich über die «Bahn im Jahr 2000» nachgedacht. In «Prisma», einem populärwissenschaftlichen Magazin, entwarfen sie eine «Hängeschnellbahn», die ihre Passagiere mit knallroten Torpedokabinen in 7 Minuten von Winterthur nach Zürich spedierte. Einen «Europa-Afrika-Express», der in einer Viertelstunde einen neuen «Gotthardbasistunnel» zwischen Amsteg und Biasca durchfährt. Und eine schnurgerade neue Strecke quer durchs Mittelland, via Sursee und Huttwil, auf der die Fahrzeit zwischen Zürich und Bern auf eine Dreiviertelstunde schrumpfen sollte.

Doch das waren Utopien auf privater Basis. Die SBB selber hielten sich damals lieber an die gute alte Zeit und kutschierten das Volk in einem Nachbau der Spanischbrötlibahn von 1847 durchs Jubiläumsjahr. Die Zukunft wurde erst dringend, als das Auto die Bahn überholte. Das war in den Sechzigerjahren: Der Autobestand explodierte, der Staat investierte ins Autobahnnetz, und daneben legte auch der Luftverkehr zu.

Ein Jahrhundert lang hatte die Eisenbahn das Tempo der Moderne definiert. Nicht umsonst nannte man die Autobahnen Autobahnen: Strassenbau nach dem Vorbild der Schnellzuglinien. Genau dadurch kam die Bahn jetzt ins Hintertreffen – auf den neuen Strassen war das Auto erstmals schneller, in ganz Europa verloren die Bahnen ihr «faktisches Transport- und Tempomonopol». So nennt es die Historikerin Gisela

Hürlimann; sie hat das «Zukunftsprogramm» untersucht, das die SBB in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts verfolgten.

Das grosse Vorbild Japan

Die Entwicklung auf der Strasse brachte die Bundesbahnen in die Krise. Ab 1965 nahmen die Passagierzahlen ab, die Zahlen wurden rot. Die Rettung sollte aus dem Fernen Osten kommen: aus Japan, das als erstes Land wieder in grossem Stil in die Bahn investierte. Dort fuhr schon 1964 ein völlig neuer Zug über eine völlig neue Strecke – mit Tempo 200. Solche Geschwindigkeiten waren in Europa zwar schon früher gefahren worden. Der deutsche «Schienenzeppelin», ein Triebwagen mit Propeller und Flugzeugmotoren, kam 1931 auf 230 km/h. Und 1955 brachten französische Ingenieure eine Elektrolokomotive auf 331 km/h. Doch das waren Rekorde; im Alltag der Sechzigerjahre war die Bahn selten mit mehr als 90 Stundenkilometern unterwegs.

Lokaler Widerstand

Derweil holte der Shinkansen in Japan sogar Passagiere aus der Luft auf die Schiene zurück und wurde zum kommerziellen Erfolg. Davon träumten Europas Bahnverantwortliche, und auch die SBB wollten von Japan lernen: Tempo sollte der Schlüssel zur Zukunft sein. Ab 1962 entwarf man bei den Bundesbahnen neue, begradigte Streckenabschnitte im Mittelland. 1966 wurde eine Arbeitsgruppe zur «Steigerung der Höchstgeschwindigkeit» installiert. Und 1969, an jenem Samichlaustag, wurde das Schnellbahnprojekt öffentlich lanciert.

«Statt eines mühsamen Ausbaus der bestehenden Linie drängt sich der Bau einer zweiten, unabhängigen Doppelspur für den Schnellverkehr auf», hatte Ingenieur Baumann erklärt. Aber das erwies sich sehr bald als Wunschdenken aus dem Büro. Am Ende wurden, neben der Neat auf der Nord-Süd-Achse, nur die berühmten 45 Kilometer zwischen Rothrist und Mattstetten Wirklichkeit. Und während andere Länder das japanische Modell realisierten, mit 300 Stundenkilometern und mehr, zeigen die Tachometer bei den SBB heute maximal 200 (beziehungsweise 250 im Lötschberg). «Die SBB wurden von der Realität eingeholt», so Hürlimann.

Tatsächlich regte sich schon in den Sechzigerjahren lokale Opposition gegen die Schnellbahnidee. Und als dann im Winter 1971/72 die ersten Landvermesser im bernischen Oberaargau und im Solothurner Wasseramt standen, da war nicht nur der Boden gefroren. Frostig waren auch die Kontakte mit den Bauern, Waldbesitzern und

Gemeindevertretern. Sie waren noch gebrannt von den Landenteignungen für die Autobahn.

Kampf um Land

Doch das war nur eine der Schwierigkeiten. Hürlimann nennt die fehlenden Rechtsgrundlagen, die die SBB – anders als die Nationalstrassenbauer – zu Verhandlungen um jeden Meter zwangen. Gebremst wurde die Fahrt dann auch von der Wirtschaftskrise der Siebzigerjahre und vom wachsenden allgemeinen Unbehagen an der Maxime von Fortschritt und Wachstum. Damit waren auch technische Grossvorhaben wie dieses diskreditiert. Und schliesslich verstand die Öffentlichkeit die «Bahn der Zukunft» als Metropolenprojekt, von dem nur die Zentren profitierten und nicht die Regionen.

Unmöglich, für ein solches Vorhaben noch eine Mehrheit zu finden – Anfang der Achtzigerjahre war es politisch blockiert, mittlerweile unter dem Namen Neue Haupttransversale (NHT). Von «Schnellbahn» sprachen Bund und Bundesbahnen nicht mehr, weil der Begriff zum Schimpfwort geworden war. In den Vordergrund rückte denn auch ein anderes Argument: Nicht das Tempo an und für sich, sondern die Verbesserung des Angebots mache den Ausbau der Infrastruktur nötig. Und erst diese «Umkehrung der Logik», so Hürlimann, brachte das Projekt wieder in Fahrt: Der gewünschte Fahrplan sollte definieren, wie schnell die Bahn fährt und welche Strecken dafür zu bauen sind, nicht andersherum.

Dabei war das Wünschbare mit dem Taktfahrplan von 1982 schon aufgegleist: das Prinzip «Jede Stunde ein Zug in jede Richtung», das nun aufs halbe Land ausgeweitet werden sollte. An die Stelle der neuen Achse trat der föderalistische Ausbau im Netz, und die Beschleunigung der Bahn gab es nur noch als Mittel zu diesem Zweck: Tempo 200 auf der verbliebenen Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist wurde zum Scharnier für die ganze Fahrplanverbesserung, weil sich damit die Fahrzeit zwischen Bern und Zürich unter 1 Stunde bringen liess. Damit wurde auch das Opfer der Landbesitzer opportun: als Dienst am ganzen Land. «Mehr Bahn für alle» hiess der Slogan, nachdem aus der «Neuen Haupttransversale» die «Bahn 90» geworden war und daraus dann die «Bahn 2000», weil sich der Zug der Zukunft nochmals verspätete. 2004 ging deren erste Etappe in Betrieb.

Geschwindigkeit neu definiert

Frankreich hat seit 1981 den TGV, Deutschland seit 1991 den ICE. Die Schweiz erreichte in vier Jahrzehnten mühseliger Arbeit an der Beschleunigung etwas anderes. «Helvetisierung des Geschwindigkeitsparadigmas», so nennt es Hürlimann: In diesem Land wurde das Tempo neu definiert. Die Schnelligkeit wurde auf dem Netz gesteigert statt im einzelnen Zug – mit nahtlosen Anschlüssen, kurzen Wartezeiten und Europas dichtestem Fahrplan. Was das heisst, bemerkt man auf der Fahrt durchs Tempoland Frankreich, wo man beim Umsteigen zwischen den Pariser Stadtbahnhöfen ohne Weiteres 1 Stunde verliert.

Auf den Schweizer Schienen hat sich gezeigt, dass Geschwindigkeit relativ ist – bis auf Weiteres wird hier Zeit nicht gewonnen, sondern gespart. Nicht umsonst kursiert unter den Lokführern der SBB die Geschichte von einem Stammgast auf der Strecke zwischen Bern und Zürich: Nach der Ankunft klopfte er stets beim Führerstand und zeigte mit den Fingern die Verspätung an.

Quellen: Gisela Hürlimann: Die Eisenbahn der Zukunft. Automatisierung, Schnellverkehr und Modernisierung bei den SBB 1955–2005. Chronos-Verlag, Zürich 2007. – Heinz von Arx (Hrsg.): Der Kluge reist im Zuge. Hundert Jahre SBB. AS-Verlag, Zürich 2001.

(Tages-Anzeiger)

Erstellt: 02.06.2010, 22:45 Uhr