

Zürich und das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

Die Frage des Anschlusses von Zürich an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV) wurde erstmals 1995 vom damaligen Stadtplanungsamt Zürich systematisch und umfassend untersucht. Eines der Fazite war, dass in Richtung München eine ideale Linienführung nur via den nördlichen Bodenseeraum führen würde, d.h. Zürich – Winterthur – Singen – Memmingen – München, entweder mit einer Neubaustrecke zwischen Singen und Memmingen oder durch den Ausbau und die Ergänzung der bestehenden Bahnlinien nördlich des Bodensee. Alle damals angeschriebenen schweizerischen und deutschen Körperschaften waren mehr oder weniger begeistert von dieser Idee. Nur die St. Galler fanden den Vorschlag gar nicht lustig. Sie befürchteten, «abgehängt» zu werden und rebellierten. So verschwanden die Ideen wieder in der Versenkung.

Viele Verkehrsplaner fanden die Idee einer länderübergreifenden Studie aber doch wichtig. Sie lancierten die umfassende Studie «BODAN-RAIL». Aber auch diese Studie brachte es nicht fertig, die Lethargie der Bahnunternehmen und der Kantonsregierungen zu überwinden.

Zürich – München weiterhin weitgehend einspurig!

So stellen wir 25 Jahre später fest, wie erbärmlich und armselig die Infrastrukturen der Bahnen zwischen Zürich und München immer noch sind. Auf der österreichischen und deutschen Seite ist diese internationale Route noch immer weitgehend einspurig. So kann man natürlich nie eine Eisenbahn erfolgreich betreiben. Die Fernbusse grasen auf den vom Steuerzahler finanzierten, durchgehenden Autobahnen Zürich – München zunehmend die Passagiere ab. Da hilft auch die Elektrifikation Lindau – Geltendorf wenig. Als Beispiel: Die neue Bahnbrücke über den Rhein bei St. Margrethen wurde wiederum einspurig erstellt. Das zeigt deutlich, dass es bei diesem Bauwerk allein um das Bauwerk mit dem grossen Bogen als solches ging und nicht etwa um die Aufwertung der Bahn-Achse Zürich – München. Haben wir schon je eine neue Strasse mit nur einem Fahrstreifen und einigen Ausweichstellen erstellt? Mir nicht bekannt. Nicht einmal bei Quartierstrassen!

Nur nach Paris und in den deutschen Norden top

Man stellt heute fest, dass Zürich nur in Richtung der deutschen Rheinschiene und nach Paris top angeschlossen ist. Und das auch nur durch den kräftigen Ausbau der Infrastrukturen sowohl in Deutschland als auch in Frankreich. In Richtung Österreich hingegen ist das Ergebnis trostlos: An der Infrastruktur der Arlberg-Westrampe läuft seit Jahrzehnten nichts. Die Strecke zwischen Bludenz und dem Arlbergtunnel ist kurvig, sehr steil und immer noch einspurig. Auch hier kann mit der total veralteten Infrastruktur nichts herausgeholt werden. Einzig die eingesetzten Fahrzeuge entsprechend den hohen Ansprüchen einer modernen Bahn (Railjet).

Gänzlich fehlen umsteigefreie Direktverbindungen von der Schweiz nach London durch den Kanaltunnel. Das mühsame Umsteigen in Paris mit dem entsprechenden Zeitverlust (neben dem Gepäckschleppen) und durch das eine Stunde dauernde Einchecken in Paris in den Eurostar macht es der Bahn sehr, sehr schwierig, Flugpassagiere auf die Schiene zu holen.

Zürich – Italien

Die SBB versuchen seit Jahrzehnten, den Italienverkehr zu attraktivieren. Das ist bis heute nur sehr mässig gelungen. Vielen ist das Cisalpino-Debakel noch bestens in Erinnerung, wobei dies nicht etwa am Personal der Cisalpino AG, sondern einzig und allein an den gänzlich untauglichen und nicht einsatzfähigen Wackelzügen lag. Mit den ETR 610 ist es ein wenig besser, richtig gut ist es aber weiterhin nicht.

Giruno – neu aber nicht hochgeschwindigkeitstauglich

Mit grossem Primborium führen die SBB die neuen, (glücklicherweise) nur einstöckigen Triebfahrzeug der Stadler-Rail – genannt Giruno – ein. Nach dem nicht enden wollenden Bombardier-Debakel wirklich eine erfreuliche Nachricht. Diese Fahrzeuge aber als «Hochgeschwindigkeits-»-Fahrzeuge anzupreisen ist mehr als vermessen. Die betriebliche Höchstgeschwindigkeit dieser Fahrzeuge liegt nämlich «nur» bei 250 km/h. Derzeitig liegt vom BAV nur eine Betriebsbewilligung nur für 200 km/h vor (Quelle Wikipedia).

Grossmundig haben die SBB angekündigt, in Italien ihr Direkt-Netz mit eben diesen Giruno-Fahrzeugen erweitern zu wollen, so nach Venedig und Bologna. Venedig wird ja bereits heute von den ETR 610 angefahren. Da benötigt es heute solange noch keine HGV-Fahrzeuge, als dort die neue HGV-Strecke nicht fertig gestellt ist. Im Übrigen ist aber festzuhalten, dass das eine sehr gute Verbindung ist. Es ist aber nichts Neues. Und mit HGV hat das gar nichts zu tun,

Und eigentlich sollte ja nicht nur Bologna das Ziel sein, sondern umsteigefrei bis Rom. Die Bahnreise Mailand – Rom dauert heute präzise nur noch 3 Stunden und Mailand – Napoli 4 Stunden 50 Minuten. Und da müssen die Italiener eben mit 340 km/h über die Schienen brausen. Und der Girono mit höchstens nur 250 km/h? Unmöglich. Das würde das ganze Fahrplangefüge der Italiener stören.

Zürich – Paris auch mit französischen TGV's und nicht mit Giruno

Wäre es nicht überlegenswert, statt immer mit eigenen neuen Ideen irgendetwas verfolgen zu wollen – das ohnehin nicht machbar ist – sich einfach den Gegebenheiten der Nachbarländer anzupassen? Schliesslich versucht auch niemand (ausser die DB mit den ICE), in Frankreich mit Eigenproduktionen auf den TGL-Linien fahren zu wollen.

Die SBB haben bezüglich Frankreich in weiser Sicht vor Jahren so gehandelt, wie man gemeinhin miteinander verkehrt: Mit der gemeinsamen SNCF-SBB Gesellschaft «Lyria» betreiben die SBB seit Jahrzehnten und mit Erfolg die Verbindung Zürich – Paris mit französischen TGV-Triebzügen. Dazu haben die SBB auch einige TGV gekauft.

Weshalb nicht italienische HG-Fahrzeuge kaufen?

Wäre es nicht weitsichtiger, wenn die SBB mit den Italienern ähnlich verhandeln würden, wie mit den Franzosen? Das heisst die (Wieder-)Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft inkl. Anschaffung einer Anzahl der italienischen Fahrzeuge. Das könnte sowohl mit der staatlichen Trenitalia als auch mit der privaten «Italo»-Unternehmung erfolgen. Die italienischen HGV-Fahrzeuge sind überzeugend gut.

In Zürich sehen wir regelmässig ÖBB-, SNCF- und DB-Züge, nur keine Italiener mehr

Schliesslich kommen nach Zürich die ÖBB mit ihren Railjets (200 km/h), die DB mit ihren ICE (320 km/h) und die Franzosen mit den TGV's mit ebenfalls 320-340 km/h Höchstgeschwindigkeiten nach Zürich. Es wäre also nichts Neues in der Schienenwelt, wenn nach Zürich künftig auch italienische Fahrzeuge fahren würden.

Mit einer tatsächlichen Kooperation mit den Italienern führe man wahrscheinlich besser als mit der (erneuten) Schmalspur-Variante Giruno. Aber eines muss man sich merken: Mit den Italienern muss man Italienisch sprechen und nicht mit Englisch versuchen, sie belehren zu wollen, was sie zu tun oder zu lassen hätten

Italiener waren schon früher im Fahrzeugbau führend

Ich mag mich noch gut an die Direktzüge Stuttgart – Zürich – Mailand mit den italienischen Komfortwagen erinnern. So verfügten diese schon damals über die kaum hörbaren Scheibenbremsen. In einer Zeit, in welcher die SBB allen Ernstes behaupteten, in der Schweiz seien Scheibenbremsen (und auch Gummiwulstübergänge!) nicht möglich. So säuselten in Zürich jeweils die leisen FS-Züge über die Limmatbrücken beim Letten – und am Schluss des Zuges rumpelte noch ein Schweizer Gepäckwagen mit Klotzbremse mit. Die ganze Fachwerkbrücke erzitterte. Ohne diesen SBB-Rumpelwagen hatte man jeweils gar nicht bemerkt, dass ein Zug über die Brücke gefahren ist

Paul Stopper, Uster, 17. August 2019



Frecciarossa-Züge der Trenitalia (ETR 1000)



«Italo»-Triebzug