

**Zeitschrift:** Heimatekunde Wiggental  
**Band:** 78 (2021)

**Artikel:** Mit Tempo 320 quer durchs Wiggental : die Idee der direkten Bahnlinie Bern-Zürich  
**Autor:** Zumbühl, Daniel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-882440>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 05.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



*Mit der Schnellfahrstrecke Mattstetten–Rothenburg ist der erste Teil der Schnellbahnstrecke Bern–Zürich realisiert worden. Inter-City-Zug bei Langenthal Richtung Olten.*

*Foto Hermenegild Heuberger-Wiprächtiger*

# Mit Tempo 320 quer durchs Wiggertal

Die Idee der direkten Bahnlinie Bern–Zürich

*Daniel Zumbühl*

Zieht man auf der Landkarte eine gerade Linie von Bern nach Zürich, führt diese mitten durch die Wauwiler Ebene. Bekanntlich ist die Luftlinie die direkteste Verbindung zwischen zwei Punkten. Davon können Verkehrsmittel zu Lande nur selten profitieren, weil sich ihr Weg der gegebenen Topografie anzupassen hat. Das ist auch bei der Eisenbahn so: In der Pionierzeit des 19. Jahrhunderts folgten die Strecken weitgehend den Tälern, Flussläufen und Seen. Aber man konnte der Topografie auch ein Schnippchen schlagen. Etwa durch den Bau kühner Brücken über Schluchten oder durch das Überwinden von Bergriegeln mittels eines Tunnels – Stichwort Gotthard.

Neueren Datums ist das Führen von Hochgeschwindigkeitsstrecken auf einer möglichst direkten Linie quasi über Berg und Tal. Den Anfang machten die Franzosen 1981 mit ihrer ersten TGV-Strecke zwischen Paris und Lyon. Erst 2004 gab es auch hierzulande die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke: die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist zwischen Bern und Olten, die im Zuge der ersten Etappe von «Bahn 2000» eröffnet wurde und die Fahrzeit zwischen Bern und Zürich sowie (dank der «Kriegsschlaufe») auch zwischen Bern und Luzern auf eine knappe Stunde reduzierte» (vergleiche dazu den Artikel in der «Heimatkunde Wiggertal 2020», Band 77).

Von der «Direttissima» ...

Die erwähnte Neubaustrecke war das einzige von vier Grossprojekten, das realisiert wurde, die anderen mussten aus Kostengründen auf der Strecke bleiben. «Bahn 2000» löste aber eine derart grosse Nachfragesteigerung nach Reisen auf der Schiene aus, dass man beim Bund und bei der SBB umgehend über weitere Entwicklungsschritte nachdachte. Für den wohl extremsten rührte der damalige SBB-Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi in den Medien die Werbetrommel: eine mehr oder weniger gerade Neubaustrecke zwischen Bern und Zürich, die tatsächlich – vermutlich auf einem eleganten Viadukt – durch die Wauwiler Ebene geführt und die Fahrzeit zwischen der Bundeshauptstadt und der Metropole am Zürichsee in etwa auf eine halbe Stunde reduziert hätte. «Direttissima» wurde sie, wohl in Anlehnung an die Hochgeschwindigkeitsstrecke (Mailand–)Bologna–Rom (–Neapel) gleichen Namens, genannt. Angedacht war, dass Hochgeschwindigkeitszüge nach dem Vorbild des TGV mit bis zu 320 Stundenkilometern ohne Zwischenhalt von Bern nach Zürich und retour in Tunnels durch die quer zur Strecke verlaufenden Hügelzüge rasen und die ebenso in Nord-Süd-Richtung liegenden Täler auf Viadukten queren würden. Dazu hätte die Strecke analog zum TGV ein Maximalgefälle von 35 Promille (zum Vergleich: das

Maximalgefälle der Gotthard-Bergstrecke beträgt 26 Promille) und minimale Kurvenradien von drei bis vier Kilometern (Gotthard-Bergstrecke: 300 Meter) aufgewiesen. Im Verbund mit einer starken Überhöhung (Schräglage) des Gleises in den Kurven hätte das zur Folge gehabt, dass diese Strecke nur für Hochgeschwindigkeitszüge, nicht aber für Regional- oder Güterzüge befahrbar gewesen wäre.

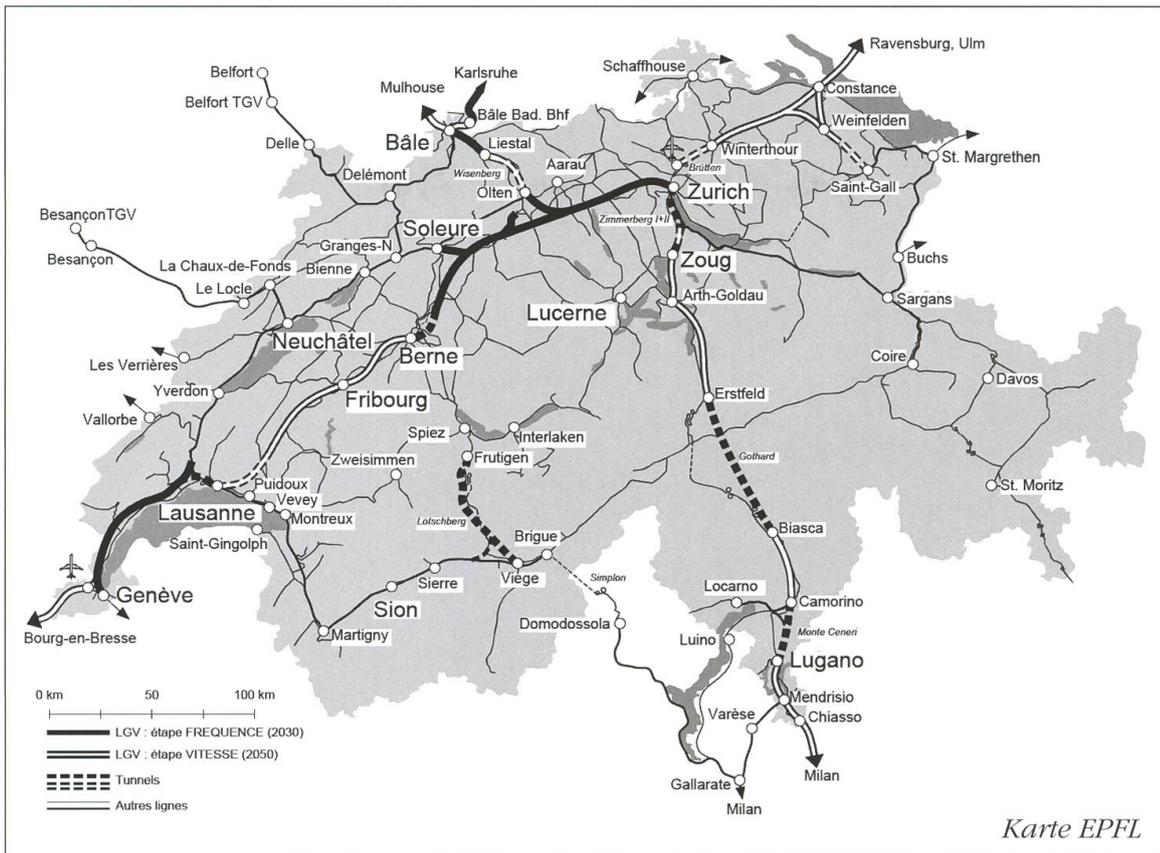
... zu «Bahn 2000 plus»

Um durch den Einbezug der bestehenden Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist Kosten zu sparen entwickelten 2010 Hans Bosshard, ehemaliger Eisenbahner und langjähriger NZZ-Fachredaktor für den Schienenverkehr, sowie Jürg Perrelet, ehemaliger stellvertretender Sektionschef «Bahn 2000» im Bundesamt für Verkehr, das Alternativprojekt «Bahn 2000 plus». Dieses ging ebenfalls von einer Höchstgeschwindigkeit von 320 Stundenkilometern aus, umfasste aber «nur» eine 55,4 Kilometer lange Neubaustrecke von Roggwil nach Zürich Altstetten. Somit sollte die Linie nicht mehr die Wauwiler Ebene queren, sondern das Wiggertal nördlich von Reiden. Zusätzlich sollte bei Schöftland im Aargauer Suhrental ein Verbindungsast zum Südportal des Hauenstein-Basistunnels bei Olten abzweigen, um auch eine direkte Verbindung zwischen Zürich und Basel zu ermöglichen.

Die Neubaustrecke Roggwil–Zürich Altstetten sollte (ebenfalls ohne Unterwegsbahnhöfe) durch sieben Tunnels von insgesamt 34,7 Kilometern Länge (63 Prozent), auf 6,5 Kilometern im Wald, über 11,6 Kilometer auf offener Strecke in dünn besiedeltem Gebiet und auf insgesamt 2,6 Kilometern über Brücken und Viadukte (unter anderem eben über das Wiggertal) geführt werden. Die Fahrzeit von Bern nach Zürich veranschlagten die Initianten auf 42 Minuten, nachdem sie die Höchstgeschwindigkeit in Anbetracht des bei der SBB vorhandenen Rollmaterials von 320 auf 200 Stundenkilometern reduziert hatten. 2011 bezifferte eine detaillierte finanzielle Beurteilung die Kosten für die Neubaustrecke Roggwil–Zürich Altstätten zwischen 3,85 und 4,62 Milliarden Franken (je nachdem, ob die Tunnel zweigleisig oder eingleisig mit einem Querschnitt von je 65 oder 80 Quadratmetern ausgeführt würden).

Trotz Sukkurs ohne Zukunft

Obwohl Bosshards und Perrelets Projekt «Bahn 2000 plus» von 30 namhaften Persönlichkeiten aus Politik und Eisenbahn-Fachwelt sowie von Daniel Mange, Honorarprofessor der ETH Lausanne, in seiner 2010 erschienenen Publikation «Plan Rail 2050» unterstützt wurde, fand es bis heute in keines der Bahninfrastruktur-Ausbauprogramme des Bundes Aufnahme. Stattdessen



steht der Eppenbergtunnel zwischen Olten und Aarau, der das zweigleisige Nadelöhr bei Schönenwerd entschärft, unmittelbar vor der Eröffnung. Quasi als Präjudiz oder Point of no return zuungunsten der visionären «Direttissima»-Idee, denn nicht einmal die von der SBB favorisierte 30 Kilometer lange Tunnelverbindung zwischen Rapperswil (Aarau) und Zürich Altstetten schaffte es in den Bahn-Ausbaujahr 2030/35. Wenn man dann noch liest, wie schlecht offene Querungen des Wigger-, Suhren, Wynen- und Reusstals im Kanton Aargau ankommen, kann Professor Mange mit seiner Vermutung, dass die zweite Etappe der Hochgeschwindigkeitsverbindung von Olten nach Zürich offenbar im Mülleimer der Geschichte verschwunden sei, wohl gar nicht so weit danebenliegen.

Adresse des Autors:  
Daniel Zumbühl  
Centralstrasse 18  
6210 Sursee

Zum Autor:  
Daniel Zumbühl studierte Betriebswirtschaft an der Universität Freiburg im Üechtland. Parallel dazu betätigte er sich bei verschiedenen Medien als freier Journalist. Seit 2003 ist er Redaktor bei der «Surseer Woche» AG. Der öffentliche Verkehr und insbesondere die Eisenbahn sind sein Spezialgebiet. So verfasste er unter anderem die Festschrift zum 75-Jahr-Jubiläum der Sursee-Triengen-Bahn und zusammen mit dem Verkehrshaus-Gründer Alfred Waldis das im Comenius-Verlag erschene Buch «Wie die Eisenbahn nach Luzern kam».