



Umfahrung Aarwangen: die Alternative

Im VCS-Magazin 1/2021 haben wir die neue Idee kurz vorgestellt, anstelle der geplanten, umweltzerstörenden Umfahrung von Aarwangen einen Bahntunnel zu bauen. Dahinter stehen zwei ausgewiesene Bahn- und Tunnelbauexperten, Hans Peter Vetsch und Heinz Ehrbar. Sie haben die Fragen der VCS-Regionalgruppe Oberaargau-Emmental schriftlich beantwortet.

VCS: Was war Ihre Motivation, einer Tunnel-Lösung für Aarwangen nachzugehen?

Hans Peter Vetsch (HPV): Das Projekt habe ich als Eisenbahnplaner eingebracht und nicht als Gemeindepräsident, auch wenn die beiden Jobs hier natürlich schwer zu trennen sind. In meiner Gemeinde wurde das «Bützbergtäli» vor Jahren vom Autoverkehr befreit. Jetzt will der Kanton das ausschliesslich landwirtschaftlich genutzte Smaragd-Schutzgebiet oberirdisch

queren und dafür 200 Millionen investieren – ohne die Probleme wie Umwegverkehr, Lärm, Abgasbelastung und Staus damit lösen zu können. Die vorliegende Tunnelösung löst den Knoten, während die Umfahrung einfach die Auswirkungen des Verkehrs verschiebt. In Aarwangen ist es die Bahn, welche Stau und Sicherheitsprobleme verursacht.

Wo sehen Sie die grössten Vorteile – für das Dorf, den Pendler- und den Lieferverkehr usw.?

Heinz Ehrbar (HE): Jede neue Strasse zerschneidet bisher unberührte Naturräume und zieht wiederum neuen Verkehr an. Es ist fraglich, ob wir uns dies in unserem dicht besiedelten Land noch leisten wollen und können. Können wir denn den berechtigten Interessen der betroffenen Region nicht auch auf umweltverträglichere Weise Rechnung tragen? Tunnelösungen in Siedlungsnähe sind durchaus geeignet, wenn Verkehrsprobleme gelöst und der Schutz der An-

Die beiden Bahnexperten



Hans Peter Vetsch, Gemeindepräsident von Thunstetten-Bützberg, betreibt ein eigenes Beratungsunternehmen im Bereich Eisenbahnplanung (Vetsch Railrod Consulting GmbH). Er war jahrelang Leiter Betrieb und Sicherheit beim Bau von Gotthard- und Ceneri-Basistunnel und ist Gastdozent an der ETHZ im Bereich Raumplanung.



Heinz Ehrbar – Inhaber der Heinz Ehrbar Partners GmbH, Beratung für Infrastrukturprojekte – lehrt als Executive in Residence an der ETHZ und bis 2021 als Lehrbeauftragter an der RWTH Aachen. 2001–2012 arbeitete er für die Alp Transit Gotthard AG, ab 2006 als Leiter Tunnel- und Trasseebau Gotthard und Mitglied der Geschäftsleitung. Danach war er in leitenden Funktionen für die Deutsche Bahn tätig.

wohnenden sichergestellt werden müssen.

HPV: Das Projekt widerspricht zahlreichen Artikeln des gültigen Raumplanungsgesetzes wie zum Beispiel dem vorgeschriebenen Schutz der Landschaften, Grün- und Freiflächen. Die Lösung mit einer Untertunnelung von Aarwangen wurde durch den Kanton nie untersucht, obwohl sie nur Vorteile hat.

Gibt es auch Nachteile für die Bahn respektive den Strassenverkehr? Wenn ja, wie könnten diese minimiert werden?

HPV: Ich sehe keine Nachteile für die Bahn, es gibt verschiedene Beispiele von unterirdischen Linienführungen und Bahnhöfen im bewohnten Gebiet, alle werden von der Bevölkerung angenommen und geschätzt.

HE: In den 70er-Jahren wurde die Forchbahn in Zumikon unter Boden gelegt. Die Leistungsfähigkeit der Bahn stieg, niemand wünscht sich die Trassierung durchs Dorf zurück. Weitere Beispiele sind die Centovallbahn in Locarno, die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern oder der Ruckhaldetunnel der Appenzelnerbahnen in St. Gallen. Zu Aarwangen: Die Konflikte zwischen Bahn und Strasse werden eliminiert. Die Immissionen aus dem Strassenverkehr aber bleiben. Diese müssen mit zusätzlichen Massnahmen verringert werden.

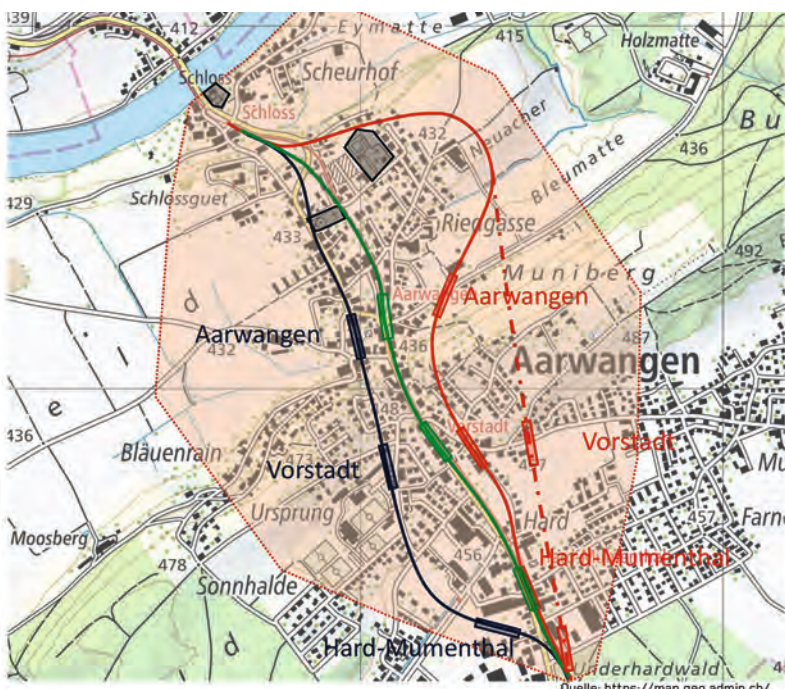
Wo sehen Sie die grössten Risiken bei einer Realisierung?

HE: Beim Bau eines Tunnels ist der Baugrund immer ein Risiko. Indem der Tunnel in Aarwangen

Projektperimeter & Varianten

Restriktionen zur Trassierung

1. nördlicher Anschluss an die Bestandsstrecke beim Schloss Aarwangen
2. nördlicher Anschluss an die Bestandsstrecke beim Unterhardwald (Variante lang), bzw. südlich der Station Vorstadt
3. Möglichst keine direkte Unterquerung von Gebäuden
4. Freihalten eines Freiraums von ca. 3 m über dem Tunnelscheitel für Werkleitungen
5. Keine Unterquerung von Friedhöfen und Kirchen
6. Stationen möglichst in der Nähe der bisherigen Lage
7. Derzeit noch keine Berücksichtigung der Trassierungsvorschriften für Eisenbahnanlagen



Für die Tunnel-Streckenführung sind verschiedene Varianten denkbar.



Bei der Station Schloss Aarwangen sind sie getrennt, oben im Dorf aber kommen sich Bahn- und Strassenverkehr in die Quere.

Die Vorteile der Bahntunnel-Lösung

Entscheidend sind für Hans Peter Vetsch die folgenden Punkte:

- Entlastung von Aarwangen;
- Keine Verlagerung von Verkehr in andere Gebiete;
- Maximale Sicherheit für die Bahn – die Bahnübergänge in Aarwangen fallen weg. Eigenes Trasse für die ASM, die so Betriebsflexibilität, Geschwindigkeit und vermutlich auch die Kapazität steigern kann;
- Die Anzahl Haltestellen im Dorfgebiet ist frei wählbar.

oberflächennah gebaut werden soll, kann der Baugrund aber gut erkundet werden. Mit frühem Einbezug von unternehmerischem Wissen und der Wahl geeigneter Verfahren lassen sich die baulichen Einwirkungen auf die Umgebung – Lärm, Staub, Setzungen – minimal halten. Damit steht und fällt die Akzeptanz

für bauliche Massnahmen in bewohntem Gebiet.

Mit welchem Zeithorizont und mit welchen Kosten wäre zu rechnen?

HE: Entscheidend ist bei solchen Fragestellungen nicht die reine Bauzeit, sondern die ganze Phase der Beschlussfassung und Pro-

jektierung. Darüber bestimmt die Politik. Auf der Basis ähnlicher Projekte würde ich je nach Umfang der baulichen Massnahmen mit einer reinen Bauzeit von 3 bis 4 Jahren rechnen. Belastbare Kostenaussagen sind erst möglich, sobald eine ausgereifte Projektidee in Form eines Vorprojekts vorliegt, was derzeit nicht der Fall ist.

Welche Schritte müssten nun folgen, um die Projektskizze zu konkretisieren?

HPV: Zuerst braucht es eine Testplanung über das ganze Gebiet, um die optimale Linienführung festzulegen. Dann ist die

Machbarkeit in Bezug auf Betrieb, Sicherheit und Bau vertieft zu prüfen und nachzuweisen. Im gleichen Zug können auch die Kosten ermittelt und eingegrenzt werden.

HE: Zum einen braucht es eine Trägerschaft, die sich für ein solches Projekt einsetzt. Nicht nur Autobahnen werden nur demokratisch oder aber gar nicht gebaut, sondern auch Eisenbahnen. Ist die Akzeptanz auf der Basis einer Vorplanung gegeben, kann man an die Projektierung gehen.

Die Fragen stellte Christoph Waber, Geschäftsführer VCS-RG OaEm