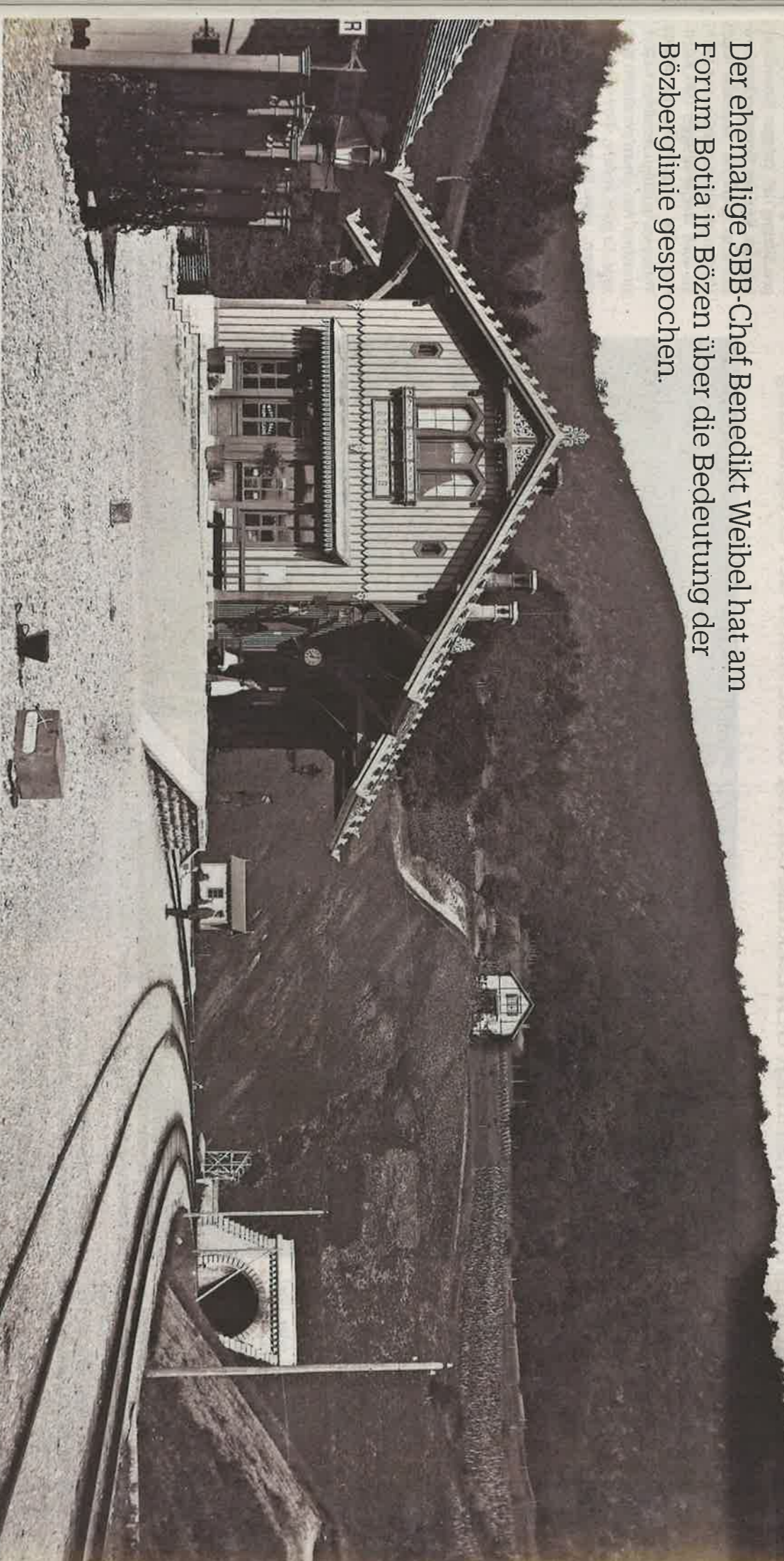


Mit der Bahn kam die Arbeit

Der ehemalige SBB-Chef Benedikt Weibel hat am Forum Botia in Bözen über die Bedeutung der Bözberglinie gesprochen.



A Bachmann/ETH-Bildarchiv

Damals liess die Station Schinznach-Dorf noch Bötzenegg. Der Eisenbahnverkehr durch den Bözbergtunnel, im Bild rechts das südliche Portal, nahm am 2. August 1875 seinen Betrieb auf.

VON CLAUDIA MEIER

Wie es sich für einen ehemaligen SBB-Chef gehört, reiste Benedikt Weibel für sein Referat mit den öffentlichen Verkehrsmitteln an. Im Postauto nach Bözen sass ihm der pensionierte Lokführer und Initiator des Brugger Bahnparks, Gregor Tomasi, gegenüber. An Gesprächsstoff fehlte es schon dort nicht.

Im Restaurant Post kamen – wie seit 2009 immer im Herbst – über 100 geladene Gäste aus dem Fricktal und dem Aaretal für einen Ideen- und Wissensaustausch zusammen. Forum-Botha-Gründungsmitglied und ehemaliger Gemeindevorstand Daniel Büeler erinnerte in seiner Begrüssung daran, dass beim Bau des ersten Bözberg-Eisenbahntunnels noch 1600 Arbeiter am Werk waren. «Und nun bohren sich für den Tunnelneubau pro Tag dreimal 15 Leute im Schichtbetrieb innert weniger Monate durch den Berg.» Damit spannte er den Zeitbogen von den 1870er-Jahren zur Gegenwart.

Weibel knüpfte in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg an. Bis zur ersten Ölkrise gab es ein stetiges Wirtschaftswachstum. «1970 schrieben die SBB noch – ohne einen Franken Subventionen – schwarze Zahlen», betonte der Solothurner, der 1978 zum Staatsbetrieb stiess. Dann setzte mit der Massenmotorisierung der Preiszerfall ein und seit 1973 sei der Güterverkehr das strategische Problem Nummer 1 der SBB.

Neue Bahnstrecken waren tabu

«Um leistungsfähiger zu werden, müssen man das Bahnnetz trennen, und zwar auf den beiden Hauptachsen Ost-West und Nord-Süd. Diese Idee des früheren SBB-Generaldirektors Otto Wichter war während Jahren ein Tabu», erzählte Weibel. Anfang der 1980er-Jahre musste dann eine PR-Ägertur die politische Realisierbarkeit auf der Strecke Genf-St. Gallen prüfen. Das Resultat: ökonomisch heikel und kaum umsetzbar. Doch schon wenige Jahre später sei es plötzlich schnell gegangen. Für die erste



«Ich danke euch, dass ihr gelernt habt, mit dem internationalen Schienengüterverkehr zu leben.»

BENEDIKT WEIBEL,
VON 1993 – 2006 SBB-CHEF

Etappe wurden 6 Milliarden Franken in die Infrastruktur und 4 Milliarden Franken in neues Rollmaterial investiert. Seit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Bern-Olten im Jahr 2004 und der Realisierung zahlreicher Einzelprojekte konnte der Bahnverkehr pro Jahr um 5% zulegen.

Weibel findet es heute noch schade, dass man es nicht schaffte, in Basel einen Bypass zu bauen, um den Güterverkehr vom Personenverkehr zu separieren. Für die Güter hätte der Weg neu von Basel über die Hochrheinlinie bis Höhe Kaiseraugst geführt, dort den Rhein überquert und sich dann auf der Bözberglinie fortgesetzt. Das Projekt sei jedoch nicht zuletzt am grossen Widerstand in Deutschland gescheitert.

Im Fricktal war die Armut gross

In der Mitte des 19. Jahrhunderts gab es im Fricktal überall Klagen wegen mangelnden Verdiensts. Der Ausbau der Bahnlinie von Brugg unter dem Bözbergpass hindurch bis nach Pratteln wurde in der Folge vom Aar-

gauer Regierungsrat unterstützt. Die Brücke in Brugg, die in einer langgezogenen Kurve die Aareschlucht überquert, war neben dem Tunnel ein weiteres aufwendiges Bauwerk der neuen Eisenbahnlinie. Im August 1875 konnte die 49 Kilometer lange Strecke dem Betrieb übergeben werden. Mit der Bahn transportiert wurden nicht nur Menschen, sondern auch Tiere, Möbel oder Frische.

Mit dem Tunnelneubau von Schinznach-Dorf nach Effingen entsteht derzeit ein zweites Bahnloch durch den Bözberg. Dieses ist mit Kosten von 350 Millionen Franken das teuerste Teilprojekt für den 4-Meter-Korridor auf der Gotthard-Achse. Ob die Züge dereinst wieder an den Bahnhöfen Hornussen, Schinznach-Dorf oder Villnachern halten werden, konnte der ehemalige SBB-Chef auf eine entsprechende Frage aus dem Publikum nicht sagen. Sein Fazit lautete: «Ich danke euch, dass ihr gelernt habt, mit dem internationalen Schienengüterverkehr zu leben.» Und er hoffte, wie die meisten Anwohner, dass das Rollmaterial noch leiser werde.