

- ✦ Für die Verbindung der Zentren des Mittellandes
- ✦ Für die Agglomeration AarauOltenZofingen
- ✦ Für die Region Niederamt

«Der Eppenbergtunnel ist beim Ausbau des Bahnangebotes zwischen Bern und Zürich unverzichtbar.

Er muss fester Bestandteil der "zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte" (ZEB), des künftigen Infrastrukturausbaus aus den FinöV-Mitteln, sein.»



Die Strecke Olten – Aarau: Ein Nadelöhr der Bahn im Mittelland

Mit 530 Zügen täglich ist der Abschnitt Olten – Aarau eine der am stärksten befahrenen Bahnstrecken unseres Landes. In Olten werden die Stammstrecke und die Neubaustrecke von Bern, die Jurasüdfusslinie sowie die Zugsläufe von Basel in Richtung Aarau-Zürich gebündelt. **Zwischen Däniken und Wöschenu wird dieser Verkehr auf nur zwei Gleisen abgewickelt.** Unmittelbar vor Aarau stehen erneut vier Geleise zur Verfügung, die den Verkehr Richtung Lenzburg-Zürich bzw. Richtung Brugg-Baden-Zürich entflechten.

Gemäss dem Raumentwicklungsbericht 2005 des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) wird sich das Mittelland weiterhin stark entwickeln, mit der entsprechenden Zunahme des Verkehrsvolumens. In ihrer Strategie legen die SBB anlässlich der Pressekonferenz vom 23. September 2005 dar, dass aufgrund der starken Nachfrage zukünftig ein Viertelstundentakt in Spitzenzeiten zwischen Bern und Zürich anvisiert werden müsse. Mit der ebenfalls erwarteten Verdichtung des Fahrplans zwischen Basel und Zürich (über Aarau) und auf der Jurasüdfusslinie wird der Bahnverkehrskollaps zwischen Olten und Aarau vorprogrammiert.

Komitee Pro Eppenbergtunnel

Um den Umsteigeeffekt auf den öffentlichen Verkehr stärker zu fördern, sind diese zukunftssträchtigen Verdichtungen des Fahrplans zu realisieren. Die grossen Wirtschaftsregionen unseres Landes bleiben dann attraktiv, wenn auch das Verkehrsaufkommen mit einem möglichst hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs umweltfreundlich und für die Agglomerationen verträglich abgewickelt werden kann. Die Realisierung des Eppenbergtunnels trägt diesen Aspekten Rechnung.

Der Eppenbergtunnel ist aus folgenden Gründen zu realisieren:

- Unabdingbar bei einer Fahrplanverdichtung zwischen Bern und Zürich
- Schafft dringend benötigte Kapazitäten auch für den Güterverkehr
- Vermindert den Zerschneideeffekt der an der Strecke liegenden Dörfer
- Trägt zum Lärmschutz der dichtbesiedelten Region bei
- Lässt auch eine Verdichtung des Fahrplanes des Zubringerverkehrs (Regionalverkehr) zu (heute nur in den Spitzenzeiten werktags Halbstundentakt)
- Erlaubt eine Entflechtung des Bahnverkehrs (Personen- und Güterverkehr sowie Tag und Nacht)
- Erhöht die Betriebssicherheit des Bahnverkehrs durch Ausweichmöglichkeiten

Angaben zum Projekt

Zugsdurchfahrten auf dem heutigen Trasse (Angabe 2005)	530
Länge des Tunnels	3 km
Kosten	ca. CHF 400 Mio.
Effekt	Schaffung der für den Ausbau des Fernverkehrs und des Güterverkehrs notwendigen Trassenkapazität zwischen Olten und Aarau. Voraussetzung für attraktives Regionalverkehrsangebot im Niederamt.

Darstellung der Verdichtungen und Beschleunigungen im Schweizerischen Bahnnetz anlässlich der Pressekonferenz BAV / SBB vom 23.9.2005

