Bahn 2000 : vorwärts - trotz Hindernissen

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): **- (1990)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-675901

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Bahn 2000: Vorwärts – trotz Hindernissen

Das erste fertigerstellte Teilstück für die Bahn 2000 – die Doppelspur zwischen Cham und Zug – dokumentiert die Fortschritte des anspruchsvollen Projektes im Berichtsjahr. Die an allen Fronten zügig voranschreitenden Arbeiten dürfen aber nicht über grössere und kleinere Schwierigkeiten hinwegtäuschen. Zu den vorteilhaften Eigenschaften der Bahn 2000 wie «häufiger, rascher, direkter, bequemer» gesellten sich die Schlagwörter «teurer und später».

1990 erlaubte der Stand der Arbeiten erstmals einen gesamtheitlichen Überblick über Kosten und Termine. Es zeigte sich, dass die in den letzten Jahren in Kraft getretenen gesetzlichen Auflagen für Grossprojekte erheblich mehr Zeit und Mittel bei Planung und Realisierung erfordern, als in der Konzeptphase von Bahn 2000 angenommen worden war.

Bahn 2000 wird – Preisstand 1990 – neun Milliarden Franken kosten. Der Bundesbeschluss vom 16. Dezember 1986 ging von rund 5,4 Milliarden Franken (Geldwert 1985) aus. Dazu sind seither zwei Milliarden Franken allein für die Teuerung aufgelaufen.

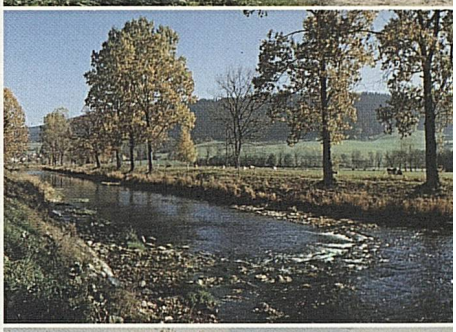
Für gut die Hälfte der Mehrkosten sind Massnahmen für den Umweltschutz die Ursache. Andere vorgesehene Investitionen sind nötig, um die Auflagen des Plangenehmigungsverfahrens zu erfüllen oder die dafür nötige Umweltverträglichkeitsprüfung zu bestehen. Aufwendig war auch die offene Planung, die einen möglichst grossen Konsens mit allen Beteiligten bezweckte. Sie brachte einerseits höhere Planungskosten und anderseits aufwendigere Projekte.

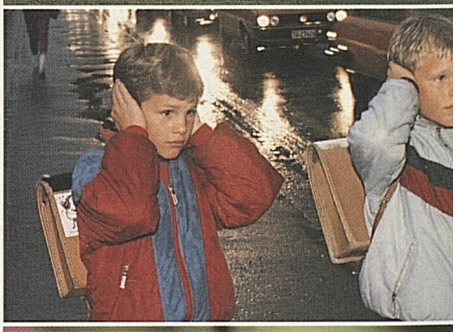
Auch die höhere Nachfrage verursacht Mehrkosten, weil sie leistungsfähigere Anlagen und mehr Technik erfordert: Waren 1985 für Bern–Olten 440 Züge im Plan, ist neu mit 580 Zügen zu rechnen.

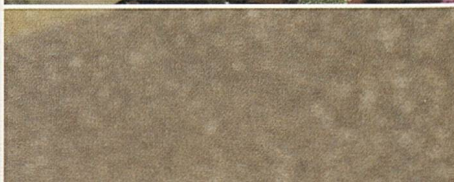
Gerade das Beispiel der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist zeigt augenfällig, wodurch die Mehrkosten verursacht werden:

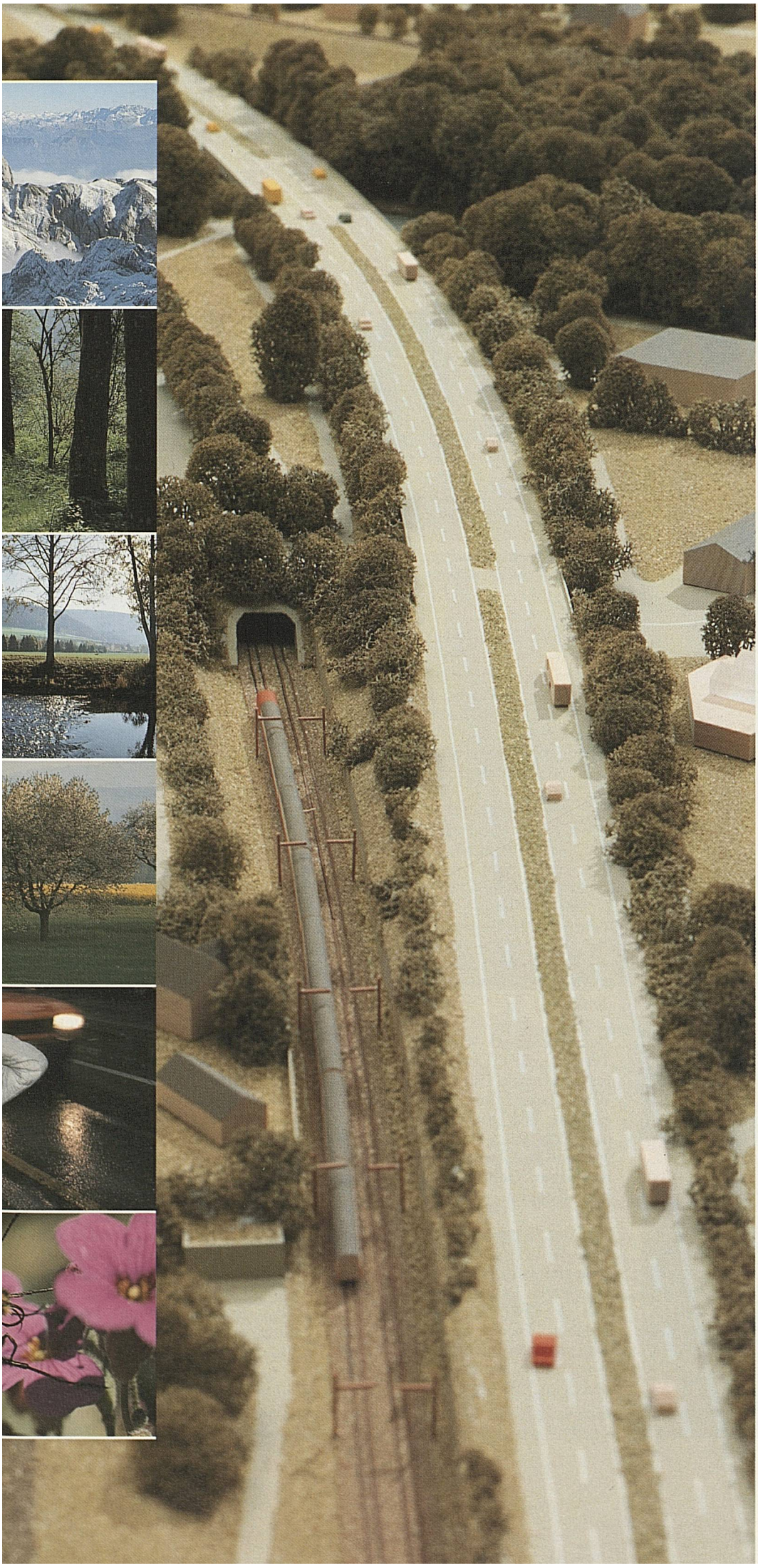
- Gesamtkosten 1372 Mio Fr. (Preisstand 1990)
- Teuerung seit 1985 311 Mio Fr. (Zürcher-Baukostenindex kombiniert)
- Umweltschutzmassnahmen 106 Mio Fr.
- Höhere Anforderungen 53 Mio Fr. (Mehrverkehr)
- Zusätzliche Massnahmen für Sicherheit und Rettung 21 Mio Fr.
- Parallelplanung und offene Planung 20 Mio Fr.

Wie sorgfältig, umfassend und entsprechend aufwendig Neu- und Ausbauten von Bahnlinien projektiert werden, illustriert ebenfalls beispielhaft die Planungsphase der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist: Bereits vor der Abstimmung zum Konzept Bahn+Bus 2000 wurde zusammen mit Kantonen, Regionen und Eidg. Räten intensiv über Varianten diskutiert, mögliche Linienführungen geprüft und Vorprojekte erarbeitet. Viel Kleinarbeit und viele Gespräche sind nötig, bis das Auflageprojekt für das Herzstück der Bahn 2000 vorliegt.









Grösste Sorgfalt bei der Planung der Neubaustrecken Bahn 2000: Wo immer möglich verläuft die ohnehin raumsparende Bahn entlang der Autobahn. Für den Schutz der Landschaft, Gewässer, Fauna und Flora und für die Lärmbekämpfung werden grosse Mittel aufgewendet; dieser Aufwand verursacht neben der Teuerung die grössten Mehrkosten.

Diese Neubaustrecke führt durch 31 Gemeinden, vier Regionen, drei Kantone. 1987–1990 fanden über 100 Sitzungen, Besprechungen, Informationsveranstaltungen mit kantonalen und kommunalen Behörden statt. Neun verschiedene spezialisierte Büros arbeiteten am Umweltverträglichkeitsbericht. Im Bereich Ökologie wurden Lebensräume von Tieren und Pflanzen auf einer Fläche von 124 km^2 entlang der Neubaustrecke inventarisiert. Im Bereich Hydrologie sind bisher rund 80 Grundwasserbohrungen durchgeführt worden.

Seit dem Parlamentsbeschluss zugunsten der Linienführung «Süd-Plus» sind auf den einzelnen Abschnitten der Neubaustrecke über 30 Linienführungsvarianten untersucht worden.

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen wurde das Projektmanagement von Bahn 2000 neu organisiert. Diese Massnahme hat zum Ziel, die zur Verfügung stehenden Mittel und Kräfte konzentriert bei den Schlüsselprojekten von Bahn 2000 einzusetzen.

Grosse Erwartungen setzen die SBB in das vom Bundesrat vorgeschlagene neue Plangenehmigungsverfahren. Es verspricht eine Beschleunigung der administrativen Abläufe, ohne den Rechtsschutz der Betroffenen zu verschlechtern.