# AlpTransit : Ja zur Bahn

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): **- (1992)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-676238

**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.

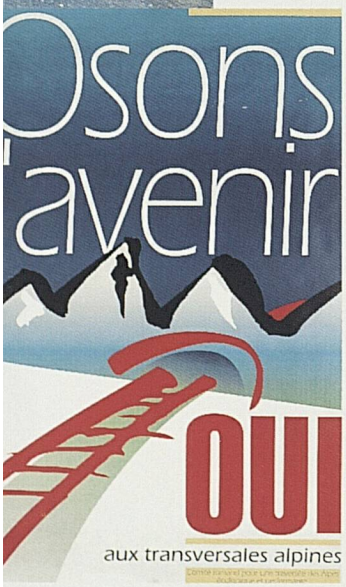
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# AlpTransit: Ja zur Bahn

***Der Entscheid am 27. September 1992 war eindeutig: 63,6 Prozent der Schweizer Bevölkerung sagten Ja zu AlpTransit, einem national wie international tragenden Pfeiler der Verkehrspolitik des Bundes. Die Schweiz erhält mit AlpTransit Anschluss ans Hochleistungsnetz der europäischen Bahnen und verlagert den Güterverkehr – dank eines konkurrenzfähigen Angebots – auf die Schiene. AlpTransit lässt aber auch die Landesteile näher zueinanderrücken.***

Für die SBB stand das Jahr ganz im Zeichen der Planung. Im Zentrum: der Detailvergleich von Linienführungsvarianten zwischen Arth-Goldau und Lugano. Die SBB leiten das Projekt einer Neubaustrecke zwischen Arth-Goldau und Lugano mit einem Basistunnel unter dem Gotthard mit dem Anschluss Ostschweiz. Sie sind verantwortlich für die Einhaltung von Kosten, Terminen und Qualität bei der Planung und Realisierung. Im Jahr 2008 soll die neue Bahn in Betrieb genommen werden können.




*Wagen wir die Zukunft»: Das Schweizervolk sagt Ja zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene.*

## Linienführung unter der Lupe

Vorübergehend hatte das Referendum gegen den Bundesbeschluss Planungsarbeiten nur noch auf Sparflamme gestattet. Trotzdem: Im Frühling 1993 kann termingerecht eine Linienführung für das Vorprojekt festgelegt und begründet werden – dank der soliden Basis eines detaillierten Vergleichs möglicher Varianten. Bis Ende 1993 wird dann das Vorprojekt vorliegen, an kritischen Stellen möglicherweise in Varianten. Im folgenden Jahr durchläuft es eine Vernehmlassung, und voraussichtlich Ende 1994 kann der Bundesrat darüber entscheiden.

Von Anfang an wurde offen mit Kantonen und Gemeinden geplant, um auf diese Weise frühzeitig alle guten Ideen aufzunehmen. Spätere grosse Mehrkosten, Verzögerungen und Widerstand lassen sich mit diesem Vorgehen vermeiden.

## Technische Herausforderung

Die eigentliche technische Herausforderung der ganzen Neubaustrekke bildet der Basistunnel zwischen Amsteg oder Erstfeld und Bodio. Neu ist, dass anspruchsvolle Faktoren, die einzeln bei andern Projekten bereits bewältigt wurden, am Gotthard kombiniert auftreten. Die Geologie ist der eine dieser Faktoren, der andere sind die bis zu 2300 Meter hohen Felsmassen über dem Basistunnel. Diese haben extreme Druck- und Temperaturverhältnisse zur Folge. Die besonderen Bedingungen prägten 1992 die Suche nach der besten Lösung. Hingegen wird mit den rund 57 Kilometern Länge des Tunnels nicht Neuland beschritten; denn Durchstiche ähnlicher Länge wurden schon gebaut oder sind geplant. Zu ihnen gehören der Seikan- und der Eurotunnel bzw. die neuen Tunnel am Brenner und am Mont Cenis.

## Erste grössere Baustelle: 1993

1993 wird die erste grössere AlpTransit-Baustelle eröffnet: ein Sondierstollen von Polmengo aus in das geologisch heikle Gebiet unter dem Lukmanier. Die Ausschreibung der Bauarbeiten ist auf ein äusserst reges Interesse gestossen.

Die Entscheidgrundlagen zur Wahl des Tunnelsystems wurden 1992 termingerecht ausgearbeitet. In Frage kommen ein Doppelspurtunnel oder Varianten mit Einspurröhren. Trotz seiner Länge, kann der Tunnel in relativ kurzer Zeit erstellt werden: Dank der Unterteilung in vier Abschnitte, an denen gleichzeitig gebaut wird. Einer der dazu notwendigen drei Zwischenangriffe ist von Sedrun im Bündner Oberland aus geplant. Er erfolgt über einen rund 800 Meter tiefen Schacht.

## Griffige Organisation

Die Projektleitung AlpTransit SBB ist innerhalb der Unternehmung organisatorisch und finanziell eigenständig. AlpTransit arbeitet aber mit den Fachdiensten der SBB eng zusammen, um vom Bahn-Know-how zu profitieren, damit später die neue Strecke reibungslos in das bestehende Bahnnetz integriert werden kann. Daneben werden aber vor allem externe Spezialisten beigezogen.

Es geht um viel: Die wirtschaftlich und technisch optimalen Lösungen müssen gefunden werden, und dazu gilt es, die Entwicklung der Bahn bis weit in die Zukunft vorwegzunehmen; denn AlpTransit wird für viele Generationen gebaut. Hunderte von Ingenieuren und Tausende von Arbeitern werden die neue Bahn am Gotthard verwirklichen.