

Huckepack-Korridor : Kosten und Termine im Griff

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

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

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676237>

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.

Huckepack-Korridor: Kosten und Termine im Griff

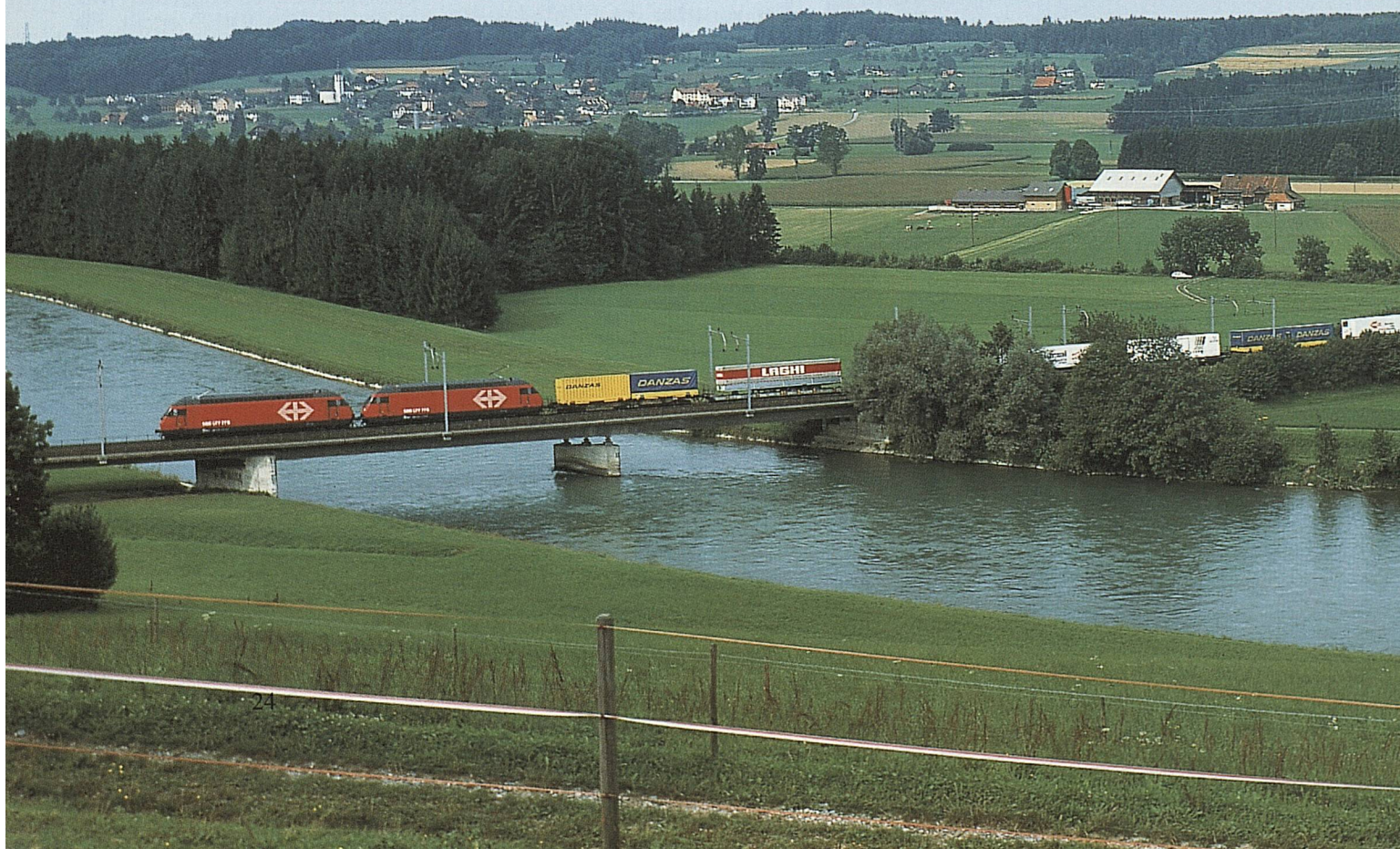
Erfreuliche Bilanz der SBB, nachdem im Geschäftsjahr Halbzeit bei den Arbeiten am Huckepack-Korridor war: Termine und Kosten entsprechen der Planung; einer Fertigstellung des Bahnkorridors für den kombinierten Verkehr am Gotthard bis 1994 steht nichts im Weg. Die Schweiz erbringt damit die im Transitvertrag mit der EG vereinbarte Leistung, bis AlpTransit in Betrieb genommen wird.

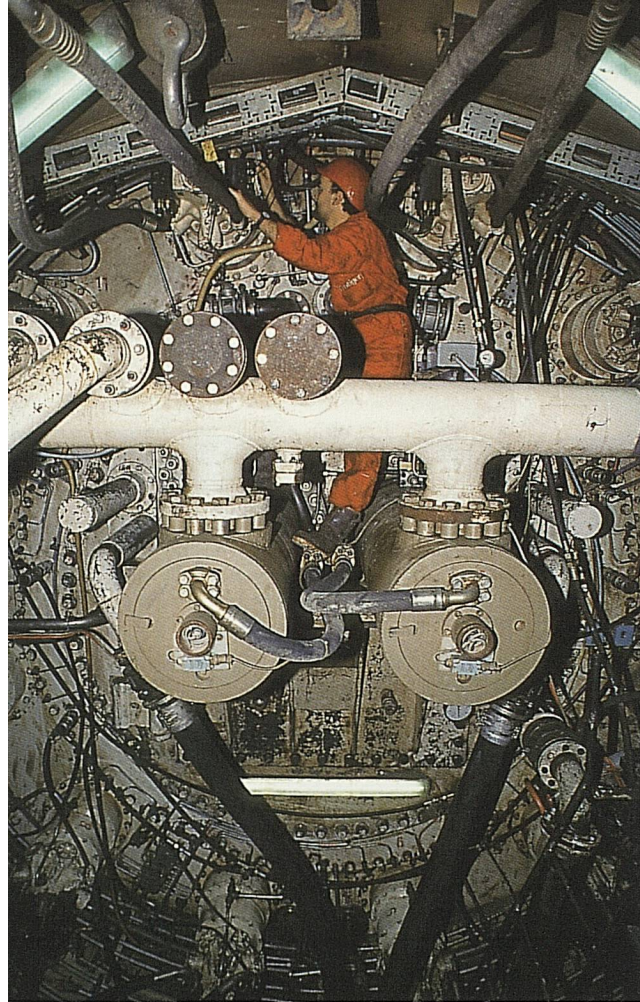
Der Güterverkehr gehört auf die Schiene. Diese umweltpolitisch und verkehrswirtschaftlich begründete Haltung will die Schweiz gegenüber Europa auch weiterhin durchsetzen. Ihre Gewichtslimiten von 28 Tonnen und die zeitlichen Einschränkungen im Schwerverkehr auf der Strasse mit dem Nacht-

und Sonntags-Fahrverbot will sie beibehalten. Sie hat sich deshalb im Transitvertrag mit der EG am 2. Mai 1992 verpflichtet, mit AlpTransit die Leistungsfähigkeit der Schiene stark zu erhöhen. Als Übergangslösung bis zur Inbetriebnahme der neuen Alpentransversalen realisiert sie einen Huckepack-Doppelkorridor Nord-Süd. Seine beiden Stränge führen über den Gotthard und den Lötschberg.

Für den Ausbau allein am Gotthard hat der Bundesrat einen Kredit von 1151 Millionen Franken (Preisbasis 1989) gesprochen. Davon entfallen 655 Millionen auf Ausbauten der Bahnanlagen und 496 Millionen auf die Beschaffung von 75 Loks der Serie Re 460. Ziel des Korridors ist es, die Jahreskapazität von 185 000 Sendungen (1991) auf 365 000 zu verdoppeln. Eine Sendung entspricht einem Lastenzug im begleiteten kombinierten Verkehr, bei dem auch der Chauffeur mit seinem Fahrzeug mitreist, oder einem Sattelaufleger oder zwei Wechselbehältern im unbegleiteten Verkehr.

700 Meter Strassenverkehr auf der Schiene: Der Bahnkorridor für den kombinierten Verkehr am Gotthard vor der Vollendung.





*Die Transitachsen wachsen:
Vortrieb im Grauholtztunnel,
Huckepackzug am Lötschberg.*

Mehr als 50 Teilprojekte

Das ganze Vorhaben für die Modernisierung der Strecke Basel/Schaffhausen–Henschiken–Bellinzona–Chiasso/Luino umfasst mehr als 50 Teilprojekte. Es handelt sich dabei weniger um Investitionen in die eigentliche Bergstrecke am Gotthard, als vielmehr in die Zufahrten: um Bahnhofum- und Ausbauten, Umspannanlagen, Überhol- und Abstellgleise, Sicherungs- und Fernsteuer-Anlagen.

Ausserdem muss die Versorgung mit Bahnstrom angepasst werden, was allein mit mehr als 100 Millionen Franken zu Buche schlägt; denn die täglich 44 Huckepack-Züge, die ab 1994 wesentlich mehr Ladung aufnehmen sollen, also länger und schwerer werden, brauchen Zusatzenergie, um ihre Last zu schleppen.

Sie sind bis zu 700 Meter lang und bis zu 2000 Tonnen schwer. Um so gewichtige Frachten über den Berg zu bringen, ist pro Zug ein Dreiergespann mit kraftvollen Loks notwendig. Neben punktuellen Verbesserungen sorgen neue Bahnstromgeneratoren, fahrbare Unterwerke sowie ein zweiter Frequenzumformer in Giubiasco für eine zuverlässige Stromversorgung.

Zügig voran

Die Arbeiten am Huckepack-Korridor kommen zügig voran. Das Angebot an Mehrleistung im kombinierten Verkehr wird rechtzeitig zur Verfügung stehen, auch wenn auf den Termin der Inbetriebnahme hin noch nicht ganz alle Vorhaben beendet sein werden. Bereits sind



*Die Zukunft hat schon begonnen:
Strassentransport auf der Schiene
quer durch die Schweiz.*



mehrere Projekte abgeschlossen: Die Ausbauten im Rangierbahnhof Basel, in Sins und Oberrüti sowie das Baudienstzentrum Stein-Säckingen sind schon in Betrieb. Verschiedene Projekte der Bahnstromversorgung konnten 1992 ebenfalls fertiggestellt werden. Die meisten Vorhaben befinden sich zur Zeit in Ausführung. So auch der Bahnhofumbau von Frick, der mit zeitlicher Verzögerung erst im November 1992 begonnen werden konnte. Er wird den Anforderungen an den Korridor anfangs 1994 aber trotzdem bereits genügen. Dies gilt auch für den Doppelspurausbau Brugg-Othmarsingen, welcher sich zunächst ebenfalls verzögert hatte.

Dynamisches Zugpferd

Für den Huckepack-Korridor kommt das Paradeferd der neuen Generation an die Zugspitze: die Lok 2000. Von den für Bahn 2000 und den Gütertransit bestellten neuen Lokomotiven der SBB wird bis Ende 1993 die für den Huckepack-Korridor nötige Zahl zur Verfügung stehen.

Der kombinierte Verkehr ist auf einen zuverlässigen Zugfunk angewiesen. Eine erste Etappe löst den heutigen, betagten Funk zwischen Basel und Chiasso mit einem vereinfachten System im 460-Megahertz-Bereich ab. Dieses wird vor-

aussichtlich anfangs 1994 verfügbar sein, weitere Verbesserungen erfolgen danach stufenweise bis 1996.

Bis jetzt zeichnet es sich ab, dass die Kostenvorgaben für den Huckepack-Korridor mindestens eingehalten werden können. Und gewiss ist, dass 1994 die notwendige Kapazität bereitstehen wird, um den kombinierten Güterverkehr umweltfreundlich auf der Schiene zu bewältigen.