

Grossprojekte

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1993)**

PDF erstellt am: **11.08.2024**

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.

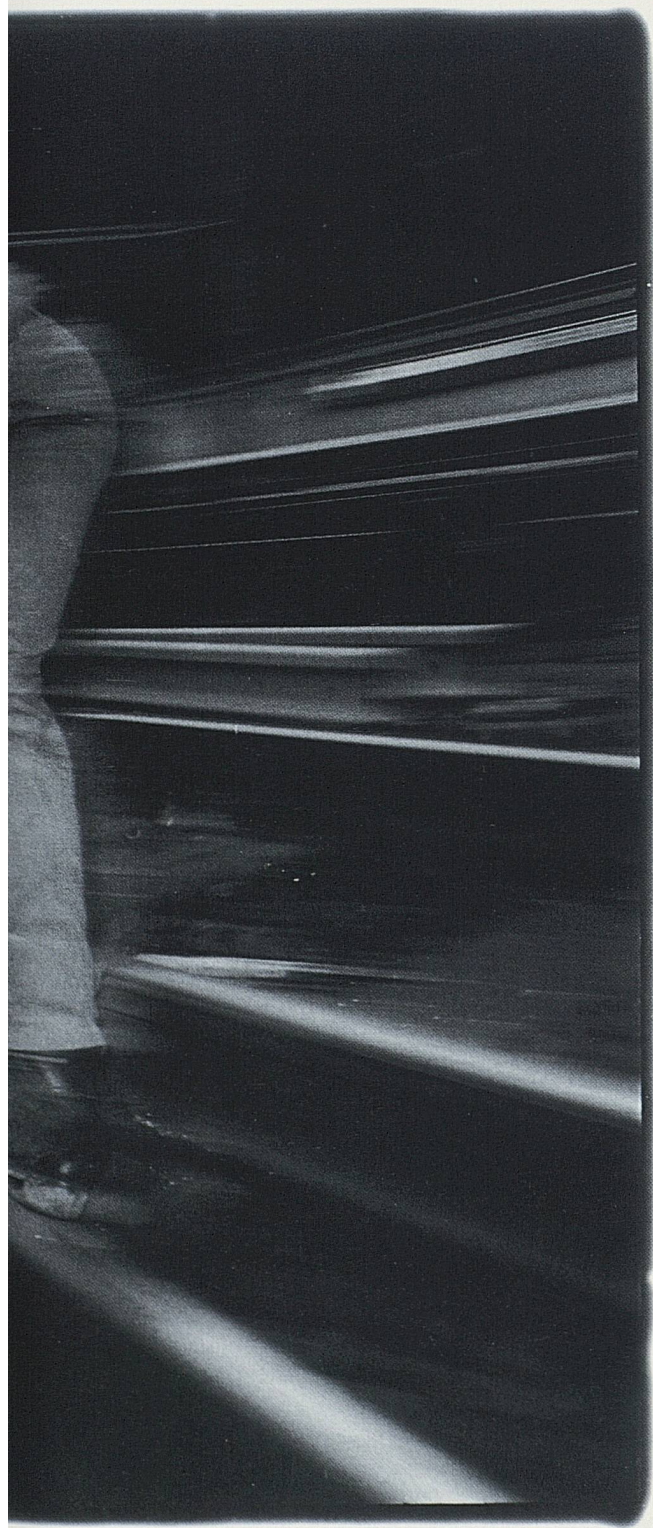
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.



Jahre in, jahraus und bei jedem Wetter wird am Schienennetz der SBB gearbeitet: knapp 3000 km Strecken, 7400 km Gleise.



Die Bahn-Renaissance erhielt in der Schweiz 1993 ein deutlicheres Gesicht. Für Bahn 2000 legten die SBB den Oberbehörden Vorschläge für eine finanzierbare 1. Etappe vor und bestellten eine erste Tranche Doppelstockwagen für den IC 2000. Umgekehrt haben die Oberbehörden 1993 die Projektverantwortung für Alp-Transit den Bahnen übertragen. Erste Bauarbeiten hat der Bundespräsident am Gotthard persönlich eingeleitet.

Bahn 2000

Der Vorsteher EVED hat im Januar 1993 den Rahmen abgesteckt: Die wesentlichen Ziele von Bahn 2000 sind in einer 1. Etappe zu erreichen. Dazu gehören neben den sogenannten Anschlussgruppen im Fahrplan der Knotenbahnhöfe auch die Angebotsverdichtung zum Halbstundentakt auf den nachfragestarken Netzteilen sowie gleiche Fahrzeiten auf den Strecken Zürich–Biel–Lausanne und Zürich–Bern–Lausanne. Die erforderlichen Kapazitäten für die Zufahrtlinien AlpTransit und die Berücksichtigung der Normen für den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr sind enthalten. Bedingung für die erste Etappe ist eine vertretbare Wirtschaftlichkeit. In einem mehrstufigen Verfahren haben die SBB die Kombination von Bahn-2000-Projekten ermittelt, die innerhalb der Vorgaben ein möglichst hohes Kosten/Nutzen-Verhältnis ausweist. Bahn 2000 1. Etappe konzentriert die Mittel nicht auf einzelne Objekte oder Regionen: Die Optimierung umfasst das ganze Netz. Mit der im Juni vorgeschlagenen Lösung wird der Kostenrahmen von 7,4 Mia. Franken eingehalten (Streubereich -10/+20%,

Preisbasis 1993). Dabei sind die vor der Volksabstimmung 1987 dargestellten Verbesserungen weitgehend erfüllt: häufigere, raschere, direktere und bequemere Verbindungen.

Konzept 1. Etappe

Die wesentlichen Merkmale von Bahn 2000 1. Etappe sind der vorläufige Verzicht auf einen Teil der Neubaustrecken, die Ausdehnung der Fahrzeiten zwischen verschiedenen Knoten, wo die Anschlussgruppen neu zu den Minuten 15/45 gewährleistet sind, und der Einsatz von Neige- und Doppelstockzügen. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit werden die Neubaustrecken Muttenz – Olten und Vauderens–Villars-sur-Glâne vorerst nur teilweise realisiert. Die Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist hingegen bleibt Bestandteil der 1. Etappe. Der Bau der Strecke Zürich Flughafen – Winterthur wird zeitlich verschoben. Auf besonders stark belasteten InterCity-Verbindungen ist der Einsatz neu entwickelter IC-Doppelstockwagen vorgesehen. Triebzüge mit aktiver Wagenkastenneigung ermöglichen auf der Jurafusslinie sowie zwischen Winterthur und St.Gallen die angestrebten Fahrzeitgewinne.

Europatauglich

Neu ist der Einbezug von AlpTransit. Zusammen mit den beiden Basislinien am Gotthard und Lötschberg kann mit Bahn 2000 1. Etappe die Transportkapazität im Transitgüterverkehr, gemessen am Verkehr 1993, verdoppelt werden. Für die maximale Kapazität von AlpTransit werden bis ins Jahr 2015/2020 ein zusätzlicher Juradurchstich sowie – je nach Variante – verschiedene weitere Netzergänzungen nötig. Diese werden einer späteren Etappe zugeordnet.

Bahn 2000 1. Etappe enthält mit Blick auf AlpTransit anstelle des 3. Gleises einen neuen Doppelspurtunnel Zürich–Thalwil mit möglicher Weiterführung bis vor Zug (Litti). Dieser Ausbau ermöglicht den Anschluss der Ostschweiz und das Anbinden Zürichs an die Gotthard-Basislinie.

Wirtschaftlichkeit

Unter den heutigen Marktbedingungen kann Bahn 2000 1. Etappe die zusätzlichen Betriebskosten decken. Die Infrastrukturkosten zulasten des Bundes hingegen nehmen bei gleichbleibenden verkehrspolitischen Rahmenbedingungen jährlich um 330 Mio. Franken zu.

In der zweiten Jahreshälfte 1993 wurde die erste Projektetappe mit den Vertretern des Bundes, der Kantone und der konzessionierten Transportunternehmungen diskutiert. Bahn 2000 1. Etappe soll in der ersten Hälfte 1994 den Eidgenössischen Räten zur Stellungnahme vorgelegt werden.

Intern arbeiten die SBB in diesem Sinne weiter. Zeichen dafür sind der vollendete Rohbau des zweiten SBB-Tunnels in Aarau und der Bau des zweiten Gleises zwischen Goldach und Mörschwil. Zwischen Maienfeld und Landquart wurde am 6. Juni der Doppelspurbetrieb aufgenommen. Den Auftrag zum Bau einer Vorserie von 58 IC-Doppelstockwagen vergaben die SBB im Herbst 1993.

AlpTransit

Am Gotthard sind 1993, ein Jahr nach der Volksabstimmung über den Bau der neuen Alpentransversalen, bereits Baumaschinen für Sondierbohrungen aufgeföhren. Das Jahr 1993 stand ganz im Zei-

chen der Arbeiten am Vorprojekt für die Neubaustrecke zwischen Arth-Goldau und Lugano. Die Verantwortung dafür liegt seit September 1993 bei den SBB. Der Bundesrat wird voraussichtlich Ende 1994 nach dem Vernehmlassungsverfahren über die Linienführung entscheiden können.

Die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund verpflichtet die SBB, für die Basisvariante ein Budget von 9,7 Mia. Franken einzuhalten, wie das der Bundesbeschluss C über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der Eisenbahn-Alpentransversalen vorsieht. Diese klare Vorgabe wird beim vorliegenden Vorprojekt eingehalten.

Linienführung

Das Vorprojekt für die neue Hochleistungsbahn wurde 1993 fertig erstellt. Es enthält auch die Berichte zu Umweltverträglichkeit und Raumplanung. Nach Abschluss des Feinvergleiches möglicher Linienführungen wurden im Frühling die Varianten für das Vorprojekt ausgewählt. Für rund zwei Drittel der total 125 km langen neuen Bahnlinie gelang es, sich mit den betroffenen Kantonen auf einen einzigen Streckenverlauf zu einigen. Diese Basisvariante ist am kostengünstigsten und entspricht den Anforderungen an eine Hochleistungsbahn und an die Umweltverträglichkeit. Für rund ein Drittel der geplanten Flachbahn brachten die SBB zusätzlich eine Alternativvariante auf den gleichen Bearbeitungsstand. Die in verschiedenen Abschnitten gelegenen Alternativen kommen erhöhten Ansprüchen der Kantone entgegen und ziehen eine Kosten-erhöhung von 11% nach sich.

Gotthard-Basistunnel

Der Basistunnel unter dem Gotthard wurde als System mit zwei Einspurröhren ohne zusätzlichen Dienstunnel projektiert. Trotz seiner Rekordlänge von 57 km kann der Tunnel in relativ kurzer Zeit entstehen, denn der Berg wird zeitlich parallel ab Erstfeld und Bodio, von Zwischenangriffsstollen bei Amsteg und Faido sowie durch einen Schacht ab Sedrun durchbohrt werden.

Erste Baustelle eröffnet

Am 22. September gab der Bundespräsident in Anwesenheit in- und ausländischer Persönlichkeiten und ungezählter Medienvertreter das Zeichen zum Baubeginn am gut 5 km langen Piora-Sondierstollen. Dieser wird vor Polmengo (oberhalb von Faido) aus vorgetrieben, um die Geologie unter dem Lukmaniergebiet zu erkunden. Diese grösste und letzte AlpTransit-Sondierung soll den Ausbruch des Haupttunnelsystems durch die Zone der Piora-Mulde mit ihrem zucker-körnigen Dolomit optimieren und nötigenfalls auch unterstützen helfen. Je nach gewonnener Erkenntnis könnte die Linienführung, ohne Auswirkung auf die Lage der Tunnelportale, leicht angepasst oder das Gestein vor der Ankunft des Vortriebs für den Basistunnel behandelt werden. Die Arbeiten für das Sondiersystem Piora wurden an ein Schweizer Konsortium vergeben. Der Vortrieb kommt planmässig voran.

Sofern die Arbeiten am Projekt programmgemäss verlaufen, werden die Hauptbaustellen für den Basistunnel im Jahr 1996 eröffnet. Die Bauzeit ist auf zehn Jahre veranschlagt.