Bahn 2000 : Kernprojekt für erste Etappe

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

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

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-676224

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: Kernprojekt für erste Etappe

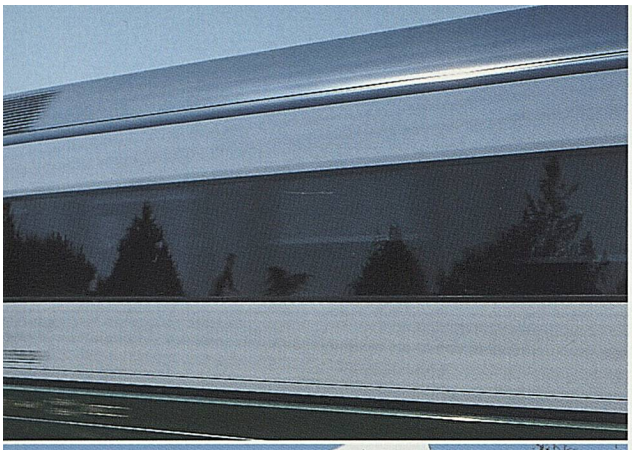
Ernüchterung bei Bahn 2000: Das gemäss Botschaft vorgesehene Konzept lässt sich mit 5,4 Milliarden Franken (Preisbasis 1985) nicht realisieren. Ein Kernprojekt mit verschiedenen Varianten steht als erste Etappe zur Diskussion.

Unter der Leitung des Delegierten der Generaldirektion für die Bahn 2000 wurden gründliche und umfassende Projekt- und Kostenanalysen durchgeführt. Der abschliessende Bericht auf dem Planungsstand von 1992 rechnet mit Baukosten von 10,7 Milliarden Franken für die vier Neubau- und Ausbaustrecken gemäss Botschaft Bahn 2000.

Hinzu kommen weitere Bauten im Zusammenhang mit Bahn 2000, die, wie in der Botschaft vorgesehen, der ordentlichen Investitionsrechnung zu belasten sind. Diese Kosten liegen in der Grössenordnung von 3,5 Milliarden Franken, wobei je nach Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung weitere 2,3 Milliarden Franken für Erweiterungsprojekte anfallen. Schliesslich ist mit Rollmaterialkosten von 2 Milliarden Franken zu rechnen, dies über die normale Ersatzbeschaffung von 2,4 Milliarden hinaus.

Die unerwartete Steigerung der Kosten ist die Folge einer Kumulation verschiedener Faktoren:

- Die an sich erfreuliche Verkehrsentwicklung der letzten Jahre hat Bahn 2000 teilweise vorweggenommen: 1991 wurde die Prognose der Botschaft für das Jahr 2000 (ohne Bahn 2000) schon um 20 Prozent übertroffen. Damit wird bereits ein Teil der für Bahn 2000 notwendigen Kapazitäten beansprucht.
- Der Planungs-, Projektierungs- und Ausführungsaufwand wurde mehrheitlich zu tief eingeschätzt. Insbesondere die Planungskosten sind mit über 20 Prozent des Bauvolumens deutlich höher als erwartet; dies nicht zuletzt als Folge der offenen Planung.
- Die Auswirkungen der zwischenzeitlich gültigen Verordnungen zum Umweltschutzgesetz waren 1985 nicht in diesem Umfang absehbar.
- Die hohe Komplexität von Bahn 2000 führte zu einer in diesem Umfang nicht erwarteten Breitenwirkung auf dem grössten Teil des Netzes. Die in der Botschaft aufgeführten Ausbauten von Strecken und Knoten genügen dafür nicht.
- Einzelne Objekte wurden aufgrund des damaligen Projektstandes (keine Vorprojekte) bezüglich Kosten unterschätzt.



Kurswechsel nötig

Der dem EVED vorgelegte Bericht enthält auch verschiedene Varianten, die aufzeigen, wie mit möglichen Alternativen (reduziertes Angebotskonzept, überarbeiteter Fahrplan, Einsatz Neigetechnik) das Grundkonzept trotzdem integral verwirklicht werden könnte. Damit würden zwar Einsparungen bis zu 2 Milliarden Franken erzielt, was im gesamten aufgezeigten Kostenrahmen aber zu wenig ins Gewicht fällt.

Die Kostenentwicklung zwingt zu einem Kurswechsel. Das nach Botschaft Bahn 2000 vorgesehene Vollangebot kann unter heutigen Marktbedingungen nicht auf wirtschaftlicher Basis in Betrieb genommen werden. Der Zwischenbericht der «Groupe de réflexion» bestätigt mit aller Deutlichkeit, dass die Bahn 2000 in ihrer ursprünglich geplanten Form das Geschäftsergebnis der SBB nachteilig belasten würde.

Der Vorsteher des EVED hat den Rahmen abgesteckt. Die SBB sind beauftragt, die Realisierung eines Kernprojektes mit 8 Milliarden Franken (5,4 Milliarden Franken 1985 plus aufgelaufene Teuerung) zu prüfen und aufzuzeigen, welche Projekte allenfalls in einer zweiten Etappe verwirklicht werden könnten.

Wichtige Schritte im Jahre 1992

Die im Bau befindlichen Bahn 2000 Objekte zeigen Fortschritte. Markantestes Ereignis war der Tunneldurchstich in Aarau für die zweite Doppelspur. Am 4. Dezember 1992 erfolgte der erste Spatenstich an einer Neubaustrecke: Baubeginn im Baselbiet für den 5,2 Kilometer langen Adlertunnel zwischen Muttenz und Liestal. Ebenfalls wurden die umfangreichen Bauarbeiten im Bahnhof Morges in Angriff genommen.

Der vom EVED in Auftrag gegebene Expertenbericht über die Neubaustrecke Liestal–Olten spricht sich für eine gegenüber dem Auflageprojekt abweichende Variante aus. Aus Sicht der Experten überwiegen deren Vorteile leicht. Die Ergebnisse des durchgeführten Vernehmlassungsverfahrens sind noch nicht bekannt.

Die Plangenehmigung für die Neubaustrecke Zürich Flughafen–Winterthur hat das EVED erteilt. Für den Doppelspurausbau am Jurafuss zwischen Vaumarcus und Gorgier ist das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet. Das Kernstück von Bahn 2000, die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist, ist nach dem Abschluss des Vorprüfungsverfahrens auflagebereit.

Der Rahmen für die weiteren Baustellen ist abgesteckt: Das komplexe Projekt Bahn 2000 wird etappiert.