**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen

**Band:** - (1992)

Artikel: AlpTransit: Ja zur Bahn

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-676238

# Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

## **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 17.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

# 000

# **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.

Linienführung unter der Lupe

Vorübergehend hatte das Referendum gegen den Bundesbeschluss nungsarbeiten 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 Alp-Transit-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.



Wagen wir die 'ukunft»: Das 'chweizervolk sagt a zur Verlagerung 'es Verkehrs auf die 'chiene.