

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1994)

Rubrik: Grossprojekte

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

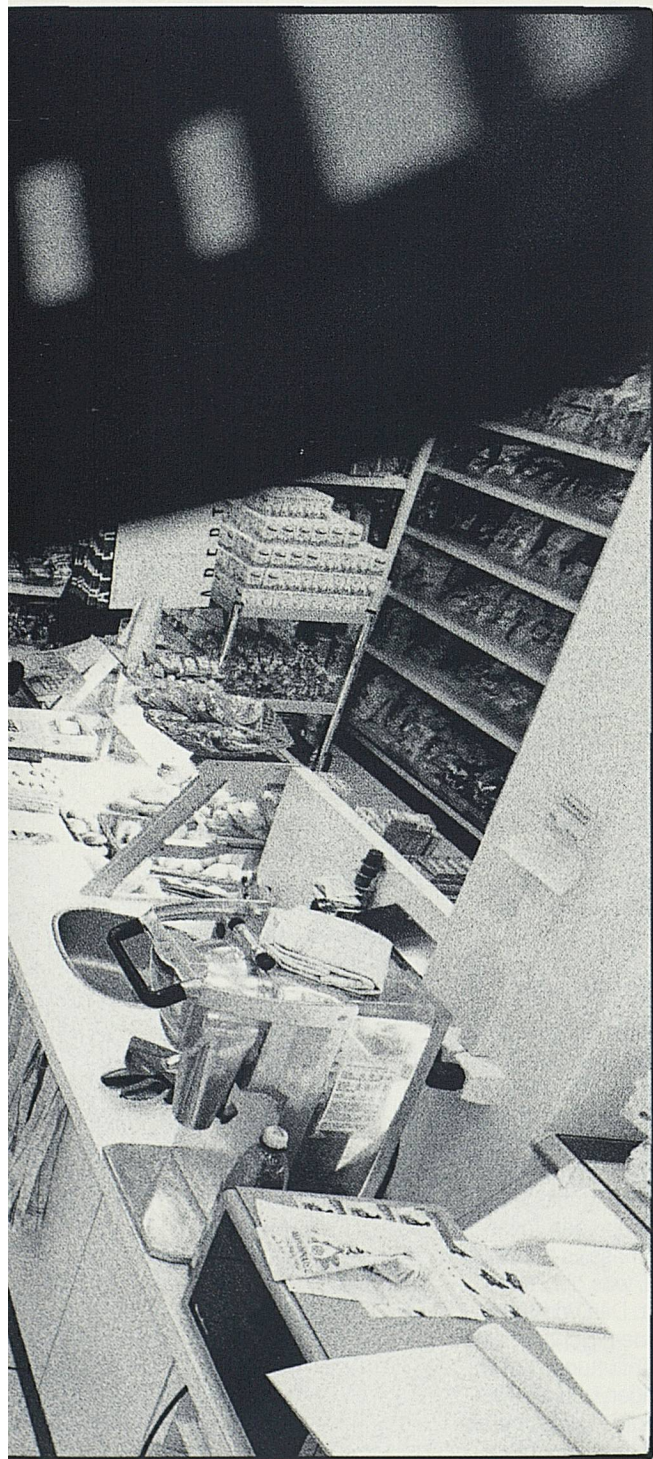
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 02.02.2026

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



Einkaufs-Bahn ...
Bahnhöfe sind mehr und mehr auch
Geschäftszentren. Der Einkauf am Weg
zur Arbeit oder nach Hause ist praktisch,
spart Zeit und Umwege. Vom kleinen
Einkauf unterwegs und vom Geschenk in
letzter Minute profitiert auch die Bahn.



Für die beiden Grossprojekte *Bahn 2000* und *AlpTransit* war 1994 ein wichtiges Jahr der politischen Diskussion. Der Bundesrat genehmigte am 11. Mai das von den SBB vorgeschlagene Konzept *Bahn 2000* 1. Etappe. Zudem stimmte der Bundesrat dem Vorprojekt für den Zwischenangriff bei Sedrun im Bündner Oberland zu und setzte damit ein klares Signal für den raschen Baubeginn am national wie international bedeutenden Gotthard-Basistunnel.

In Aarau, bei Landquart und zwischen Rorschach und St. Gallen wurde der Bau von Gleisen für *Bahn 2000* abgeschlossen. Bei Muttenz ist der Zugang zum Adlertunnel soweit vorbereitet, dass im April 1995 die grösste Hartschnitt-Tunnelbohrmaschine der Welt den Vortrieb aufnehmen kann. Die Arbeiten am Sondierstollen für den Gotthard-Basistunnel bei Polmengo wurden planmässig vorangetrieben.

Bahn 2000

1994 war das Jahr der politischen Meinungsbildung für das weitere Vorgehen beim Projekt *Bahn 2000*. Der Bundesrat genehmigte am 11. Mai 1994 das von den SBB vorgeschlagene Konzept «Erste Etappe *Bahn 2000*» und unterbreitete es dem Parlament. Er hielt dabei auch fest, dass mit dem vom Parlament bewilligten Kredit von 5,4 Mia. Franken (heutiger Geldwert 7,4 Mia. Franken) das ursprüngliche Ziel von *Bahn 2000* zum überwiegenden Teil erfüllt werden kann und dass für das gewählte Vorgehen keine Änderung des Bundesbeschlusses nötig ist.

Trotz kritischer Stimmen zur Entstehungsgeschichte nahm der Ständerat am 4. Oktober 1994 vom Bericht Kenntnis. Am 31. Oktober 1994 zeigte sich auch die nationalrätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen

von der vorgeschlagenen Marschrichtung überzeugt. (In der Zwischenzeit hat auch der Nationalrat vom Bericht Kenntnis genommen.)

Parallel zur politischen und öffentlichen Diskussion schreiten die Vorbereitungsarbeiten für die *Bahn 2000* zügig voran. Das Angebotskonzept wurde in den Bereichen Angebot/Rollmaterial/Infrastruktur weiter optimiert und mit den konzessionierten Transportunternehmen abgestimmt. Wesentlich verbessert wurde das projektbegleitende Controlling. Ein Leitorgan, unter der Verantwortung des Chefs des 2. Departementes, koordiniert und überwacht die laufenden, SBB-internen Arbeiten. In diesem Organ ist auch das Bundesamt für Verkehr vertreten.

Ein wichtiger Entscheid ist für das Rollmaterial *Bahn 2000* gefallen. Die künftigen Intercity-Züge sind Pendelkompositionen. Die über das ordentliche Budget bestellten 60 Steuerwagen erlauben bereits 1997 die Verpendelung mit den vorhandenen IC-Wagen vom Typ EW IV. Damit entfallen zeitraubende Lokwechsel in den Kopfbahnhöfen, der Betrieb wird rationeller geführt. Ein dichteres Angebot auf den nachfragestarken Städteverbindungen wird vorzeitig möglich. Der Bau der 1993 bestellten IC-2000 Doppelstockwagen schreitet planmässig voran.

Ende 1994 waren von den für insgesamt 7,4 Mia. Franken vorgesehenen Projekten 3% fertiggestellt oder in Betrieb. 14% sind zum Teil schon weitgehend ausgeführt, 36% durchlaufen das Plangenehmigungsverfahren und 47% befinden sich in verschiedenen Phasen der Planung. Fertiggestellt und in Betrieb sind neu die Doppelspurigen Mörschwil–Goldach und Bad Ragaz–Landquart. Kurz vor der Vollendung steht der Doppelspurausbau Zug–Luzern. Auf der Grossbaustelle Aarau wurde der neue Stadttunnel in Betrieb genommen. Die Arbeiten

für die neuen Gleise Aarau – Rapperswil schreiten planmässig voran.

Die Arbeiten für den Adlertunnel verlaufen termingerecht. Im Herbst wurden die Bauarbeiten für einen weiteren grösseren Tunnel zwischen Vaumarcus und St. Aubin vergeben. Damit kann eine weitere Einspurlücke an der Juraflusslinie bis zum Jahre 2001 geschlossen werden. Im August folgte die erste Plangenehmigungsverfügung für das Herzstück der Bahn 2000, den Abschnitt Rothrist – Roggwil. Die Kantone Aargau und Solothurn sowie die Gemeinde Rothrist erhoben beim Bundesgericht Einsprache. Für die zweite Doppelspur Zürich – Thalwil wurde das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet.

Das Angebotskonzept Bahn 2000 1. Etappe ist heute auch auf das vom Volk im September 1992 gutgeheissene AlpTransit-Konzept abgestimmt. Die bauliche Realisierung der beiden Projekte soll nun eng gestaffelt und koordiniert erfolgen.

AlpTransit Gotthard

Am 1. März 1994 reichten die SBB dem Bundesamt für Verkehr das Vorprojekt für die Neubaustrecke Arth-Goldau – Lugano ein. Die umfangreichen Plandossiers gingen anschliessend in die Vernehmlassung bei Bundesämtern und Kantonen. Im Rahmen dieses Verfahrens äusserten sich auch die SBB.

Wirtschaftlich und betrieblich sinnvolle Linienführung

Die SBB stellten am 26. Oktober 1994 dem Bundesrat Antrag für die aus unternehmerischer Sicht wirtschaftlich und betrieblich vorteilhafte Linienführung. Dabei ersuchten sie den Bundesrat, auf das «Sauschwänzli» bei Arth-Goldau zu verzichten und dafür die Spange Rotkreuz für Direktfahrten Cham – Immenensee zu bauen. Auf

die Verlegung der Stammlinie bei Flüelen möchten sie verzichten, weil hier jährlich rund 200 000 Reisende auf Schiff oder Zug umsteigen und Flüelen einen modernen, erst vor kurzem ausgebauten Bahnhof hat. Sie schlugen auch vor, in der Magadino-Ebene die Basisvariante noch weiter zu optimieren. Am Monte Ceneri ziehen sie die Verlängerung des Tunnels bis Massagno vor, wollen aber die Portallage noch verbessern. Im übrigen beantragten die SBB dem Bundesrat, die Basisvariante zu realisieren. Der Antrag der SBB führt aufgrund der vorgeschlagenen Lösung am Monte Ceneri zu einer Erhöhung des Kreditrahmens von 9,7 Mia. Franken auf 9,97 Mia. Franken.

Der 57 km lange Basistunnel bildet das Kernstück der AlpTransit-Neubaustrecke am Gotthard. Dank dreier Zwischenangriffe bei Amsteg, Sedrun und Faido verkürzt sich die Bauzeit für den längsten Tunnel der Erde auf rund 11 Jahre. Der Vortrieb des rund 5 km langen Sondierstollens Polmengo-Piora erreichte Ende 1994 einen Stand von rund 3 km.

780 Meter tiefer Schacht

Bei Sedrun wird ein Schacht von 9 Metern Durchmesser und 780 Meter Tiefe gebaut. Von dessen Fuss aus wird der Tunnel nach Norden und Süden vorangetrieben. Zugleich erlaubt dieser Zwischenangriff, die geologisch anspruchsvolle Zone des Tavetscher Zwischenmassivs frühzeitig zu durchqueren, was die Zeitrisiken minimiert. Das Vorhaben umfasst neben dem Schacht einen Zugangs- und Entlüftungstollen, Installationsanlagen und ein Anschlussgleis an die Furka-Oberalp-Bahn für den umweltgerechten Abtransport des Abraums. Die Materialtransporte können dank geeigneter Ablagerungsplätze in der unmittelbaren Umgebung auf ein Minimum beschränkt werden. Auf der Grossbaustelle Sedrun

werden während der intensivsten Bauphase über vier bis fünf Jahre gegen 600 Personen beschäftigt sein. Bereits im Sommer 1994 haben SBB und Gemeinde zusammen einen Informationspavillon eröffnet.

Das Vorhaben «Sedrun» ist für AlpTransit zeitkritisch, präjudiziert aber andere Projektteile, namentlich die Portallagen des Basistunnels, in keiner Weise. Um die geplante Inbetriebnahme der neuen Gotthard-Basislinie Ende 2006 zu gewährleisten, soll die Baustelle in Sedrun im Herbst 1995 eröffnet werden. Gestützt auf die in der NEAT-Verfahrensverordnung vorgesehene Möglichkeit der separaten Vorlage zeitkritischer Projektteile genehmigte der Bundesrat das Vorhaben «Sedrun» bereits am 29. Juni 1994. Die SBB legten die Projekte vom 15. November bis zum 14. Dezember 1994 öffentlich auf.

Für den Anschluss der Ostschweiz, der gleichzeitig wie die übrigen Strecken in Betrieb genommen werden soll, schlossen die SBB den Feinvergleich verschiedener Varianten für Hirzel- und Zimmerbergstunnel ab.